

ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ
ΤΜΗΜΑ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ:

κ. Π. ΓΕΤΙΜΗΣ
κ. Π. ΛΟΥΚΑΚΗΣ
κ. Η. ΠΛΑΣΚΟΒΙΤΗΣ

*Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΑΔΑ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ*

ΘΕΟΤΟΚΑΤΟΥ ΕΥΑΝΘΙΑ

A.M. 0802M020

ΑΘΗΝΑ 30 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2006



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΓΕΝΙΚΑ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ – Η ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΣΥΖΗΤΗΣΗ.....	Σελ. 4
1.1 Οριοθέτηση των ΣΔΙΤ, - ορισμός - ιστορικά – χρησιμότητα των ΣΔΙΤ....	Σελ. 4
1.2 Εναλλακτικές μορφές ΣΔΙΤ.....	Σελ. 7
1.3 Οι βασικές έννοιες και όροι.....	Σελ. 13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ – ΕΜΠΕΙΡΙΑ.....	Σελ. 23
2.1 Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος και η ανάγκη δημιουργίας Ευρωπαϊκών υποδομών.....	Σελ. 23
2.1.1 Η Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων και ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος-ανάγκη για τη δημιουργία Ευρωπαϊκών υποδομών.....	Σελ. 23
2.1.2 ΕΤΕΠ.....	Σελ. 25
2.1.3 Ο ρόλος της ιδιωτικής χρηματοδότησης και του τραπεζικού συστήματος στο πλαίσιο των Συμβάσεων Παραχώρησης Δημοσίων Έργων – Η σημασία των εγγυήσεων και η πολιτική μείωσης των κινδύνων.....	Σελ. 27
2.2 Η θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Ε.Ε.).....	Σελ. 31
2.3 Τα ΣΔΙΤ σε Ευρώπη και Αμερική (πως τα χειρίστηκαν- τα αποτελέσματά τους).....	Σελ. 32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ PPP – ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	Σελ. 43
3.1 Ιστορικά Στοιχεία: μεταπολεμική εξέλιξη του κατασκευαστικού κλάδου, η σημασία του μέχρι και το 1995 – Η εκτέλεση των μεγάλων έργων υποδομής κοινοτικού ενδιαφέροντος στη δεκαετία του '90 – 2000 στην Ελλάδα.....	Σελ. 44
3.2 Έργα PPP στην Ελλάδα.....	Σελ. 49
3.3 Η ενσωμάτωση της Σύμβασης Παραχώρησης δημοσίων Έργων στο Ελληνικό Δίκαιο.....	Σελ. 58
3.4 Το νομικό πλαίσιο των Συμβάσεων Παραχώρησης δημοσίων έργων κατά το Εσωτερικό Δίκαιο.....	Σελ. 60
3.5 Το Συμβατικό Αντάλλαγμα στη Σύμβαση Παραχώρησης	

δημοσίων Έργων ενόψει των Διατάξεων του Ελληνικού Δικαίου.....	Σελ. 62
3.6 Το πρόβλημα της κύρωσης της Σύμβασης με Νόμο.....	Σελ. 63
3.7 Η σημασία της σχέσης των δύο Νομικών Εννοιών	
– Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων και Σύμβαση Παραχώρησης Δημόσιας Υπηρεσίας – για το Ελληνικό Δίκαιο.....	Σελ. 64
3.8 Η Ίδρυση Γενικής Γραμματείας Συγχρηματοδοτούμενων Έργων και ο εμπειρικός προσδιορισμός των αρμοδιοτήτων της.....	Σελ. 65
3.9 Η σημασία ύπαρξης και απουσίας κανόνων.....	Σελ. 67
3.10 Εμπειρία υλοποίησης ΣΔΙΤ στην Ελλάδα.....	Σελ. 68
3.10.1 Προβλήματα που δυσχεραίνουν την εφαρμογή ΣΔΙΤ.....	Σελ. 70
3.11 Ο νέος Νόμος Ν3389 των ΣΔΙΤ στη Χώρα μας.....	Σελ. 71
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. CASE STUDY – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ.....	Σελ. 74
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΥΤΟΥ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ.....	Σελ. 103
5.1 Αποτελέσματα από τη λειτουργία του Αεροδρομίου- Βιωσιμότητα του έργου.....	Σελ. 103
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	Σελ. 109
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ – ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ.....	Σελ. 112
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	Σελ. 123
8.1 Η αποτελεσματικότητα της ιδιωτικής συμμετοχής στις υποδομές και η ανάγκη ρυθμίσεων.....	Σελ. 123
8.2 Συμπεράσματα.....	Σελ. 126
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	Σελ. 132
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	Σελ. 134

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΓΕΝΙΚΑ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ – Η ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΣΥΖΗΤΗΣΗ

1.1 Οριοθέτηση των ΣΔΙΤ, - ορισμός - ιστορικά – χρησιμότητα των ΣΔΙΤ

Οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ. Δ. Ι. Τ.) αποτελούν μορφές συνεργασίας των Δημοσίων Αρχών με επιχειρήσεις του Ιδιωτικού Τομέα, που αποσκοπούν στην εξασφάλιση του σχεδιασμού, της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της διαχείρισης, της λειτουργίας ανακαίνισης ή συντήρησης δημόσιων υποδομών αλλά και στην παροχή υπηρεσιών σε διάφορους τομείς της εθνικής οικονομίας. Αφορούν σύνθετα σχήματα συνεργασίας μεταξύ του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα με μακροπρόθεσμες δεσμεύσεις που κατά τη αποδεδειγμένη εμπειρία στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών του κράτους προς τον πολίτη, στην παροχή της τεχνογνωσίας και των μεθόδων του ιδιωτικού τομέα προς τον δημόσιο, στην ενίσχυση παραγωγικών επενδύσεων, καθώς και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Μάλιστα η παλαιότερη καταγεγραμμένη Σύμβαση Προχώρησης έχει τις ρίζες της στα τέλη του 4^{ου} αιώνα π.Χ. στην Ερέτρια, όπου οι Ερετριείς ανέθεσαν στον εργολάβο Χαιρεφάνη το έργο της αποξήρανσης της λίμνης των Πτεχών. Από τότε έχουν γίνει στη χώρα μας σημαντικά έργα με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, από τη Διώρυγα της Κορίνθου μέχρι το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος και τη Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου. Κατά τα προηγούμενα χρόνια η αντιμετώπιση των νεοφερμένων Συμβάσεων παραχώρησης ήταν πλέον επιφυλακτική και σήμερα η Ελληνική κοινωνία έχει αποδεχτεί ότι αυτή η μέθοδος δεν αποτελεί τον «Δούρειο Ίππο του μεγάλου κεφαλαίου» αλλά αποτελεί ένα σοβαρό βήμα για να προχωρήσουμε μπροστά.

Η ιδέα των συμπράξεων μεταξύ του δημόσιου (ή του ευρύτερου δημόσιου) και του ιδιωτικού τομέα για την υλοποίηση κοινωφελών έργων και υπηρεσιών, είναι πολύ παλιά. Παραδείγματα τέτοιων συμπράξεων υπάρχουν σε πολλές Ευρωπαϊκές και άλλες χώρες, αλλά και στην Ελλάδα. Στις αρχές της δεκαετίας του 1980 στη Μεγάλη Βρετανία ξεκίνησε μια νέα διερεύνηση και εφαρμογή διαφόρων τύπων Συμπράξεων Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), προσαρμοσμένων στο σύγχρονο περιβάλλον, ως αποτέλεσμα της αναζήτησης εναλλακτικών μεθόδων πρόσθετης χρηματοδότησης των αναγκαίων

προς υλοποίηση έργων υποδομής και επενδυτικών σχεδίων. Το παράδειγμα της Μ. Βρετανίας ακολούθησαν, με κάποια καθυστέρηση, και άλλες χώρες. Στην Ελλάδα, κατά τα τελευταία χρόνια υπήρξε σχετική δραστηριότητα συμμετοχής ιδιωτών στην κατασκευή ή και διαχείριση έργων, που είτε αφορούσαν σε πολύ μεγάλες υποδομές, είτε σε συγκεκριμένα έργα σε περιορισμένο αριθμό τομέων.

Ως γνωστό στη χώρα μας η ιστορία των παραχωρήσεων ξεκίνησε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90 και για πολλούς αυτό ανέδειξε το δυναμικό των ελληνικών επιχειρήσεων ενώ ταυτόχρονα απέκτησαν και την ανάλογη πείρα. Ταυτόχρονα δεν θα πρέπει να ξεχνάμε και το Δημόσιο με την άσκηση πολιτικής αποκτά ανάλογη εμπειρία, που είναι χρήσιμη απαιτώντας άρτια οργάνωση και ικανό προσωπικό. Η χώρα μας έχει πολύ μικρή εμπειρία στις νέες μορφές συνεργασίας μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, δίνοντας όμως την ευκαιρία στο Δημόσιο να αποκτήσει μεγαλύτερη εμπειρία, ώστε στο μέλλον να είναι σε θέση να συμβάλλει σε περισσότερο επωφελείς, για το Δημόσιο, επιλογές στο μέλλον. Η εξοικονόμηση δημοσίων πόρων, η κινητοποίηση των ιδιωτικών επενδύσεων και τελικά η ανάληψη από το κράτος ενός επιτελικού ρόλου είναι στοιχεία που εξυπηρετούνται από τις Συμβάσεις Παραχώρησης.

Σε μια σύντομη περιγραφή των κεφαλαίων που θα ακολουθήσουν θα δούμε ότι στο Πρώτο Κεφάλαιο δίνουμε μια περιγραφή των εναλλακτικών μορφών ΣΔΙΤ που εφαρμόζονται κατά τον κόσμο αλλά και τις βασικές έννοιες που διαμορφώνουν τις Συμβάσεις Παραχώρησης. Στο Δεύτερο Κεφάλαιο γίνεται μια αναφορά στις μέχρι τώρα Συμβάσεις Παραχώρησης στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό χώρο και στην ανάγκη που υπάρχει ακόμη για υποδομές. Γίνεται ακόμη αναφορά στον καταλυτικό ρόλο που έχει η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων στις ΣΔΙΤ, αλλά και στο ρόλο που έχει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ακόμη γίνεται αναφορά στο τι έχει γίνει μέχρι τώρα σε Ευρώπη και Αμερική σε θέματα συμβάσεων παραχώρησης, δηλαδή πως ξεκίνησαν, την πορεία τους αλλά και τα αποτελέσματά τους που κάποιες φορές είναι επιτυχημένα και κάποιες φορές δεν είχαν τα αποτελέσματα που αναμενόταν. Στο Τρίτο Κεφάλαιο αναφερόμαστε στις Συμβάσεις παραχώρησης στην Ελλάδα, την ιστορία τους, που είναι σχετικά πρόσφατη, αφού ξεκινά από το '90 και για τα μεγάλα έργα που έχουν γίνει στην Ελλάδα μέχρι σήμερα,

αλλά και αυτά που πρόκειται να γίνουν. Γίνεται ακόμη αναφορά στο ότι μέχρι τώρα υπήρχε έλλειψη επαρκούς θεσμικού πλαισίου αλλά και στην κάλυψη πλέον αυτού με τον νέο νόμο και του τι προβλέπεται. Στο Τέταρτο Κεφάλαιο γίνεται εκτενής αναφορά στην περίπτωση του Αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος. Αναφερόμαστε στη σύμβαση του Αεροδρομίου, στα επιτυχημένα αποτελέσματα της λειτουργίας του Αεροδρομίου, την χρηματοδότησή του, την περιβαλλοντική διαχείριση που γίνεται και που είναι ιδιαίτερα επιτυχημένη κ.ά. Στο Πέμπτο κεφάλαιο κάνουμε μια σύγκριση του Αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος με άλλα αεροδρόμια, την επιτυχημένη πορεία του αλλά και στο θετικό οικονομικό του απολογισμό του. Γίνεται ακόμη, αναφορά στα χαρακτηριστικά των αεροδρομίων αλλά και ιδιαίτερα στα αεροδρόμια των ΗΠΑ. Στο Κεφάλαιο Έξι αναφερόμαστε στο μέλλον που θα έχουν τα ΣΔΙΤ στην Ελλάδα, όπου διαγράφεται θετικό και ιδιαίτερα με βάση τον νέο Νόμο 3389/2005 που τα αποτελέσματά του θα φανούν σε δύο με τρία χρόνια. Τέλος στο Κεφάλαιο Επτά έχουν γίνει συνεντεύξεις στον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών κ. Πέτρο Δούκα και στον Σύμβουλο κ. Γιώργο Κωτσορίδη, οι οποίοι απάντησαν με ιδιαίτερη προθυμία στις ερωτήσεις, ενώ στο τελευταίο Κεφάλαιο Οκτώ βγαίνει το γενικό συμπέρασμα για τις Συμβάσεις Παραχώρησης.

Η σημασία, λοιπόν, των υποδομών με την έννοια του δημόσιου κεφαλαίου για την οικονομική ανάπτυξη είναι θέμα που έχει απασχολήσει αρκετά τους οικονομολόγους τις τελευταίες δεκαετίες. Δεν αποτελεί σύμπτωση ότι η σημασία του θέματος φαίνεται ότι αναδείχτηκε περισσότερο τα τελευταία έτη μετά από χρόνιες και αποτελεσματικές προσπάθειες περιορισμού των δημοσίων δαπανών και εξάλειψης ή έστω μείωσης των ελλειμμάτων των προϋπολογισμών.

Οι κύριοι λόγοι που επιτάσσουν την ανάπτυξη αυτής της νέας μεθόδου είναι αφενός η ανάγκη να προχωρήσουν επειγόντως σημαντικά μεγάλα έργα υποδομής σε όλη τη χώρα και ιδίως στην Περιφέρεια και αφετέρου οι περιορισμένοι διαθέσιμοι κρατικοί πόροι και ταυτόχρονα η επιδιωκόμενη μείωση του δημόσιου χρέους. Η δύο αυτοί λόγοι καθώς και η ανάγκη διατήρησης υψηλών ρυθμών ανάπτυξης ανοίγει το δρόμο για την υλοποίηση μιας σειράς έργων μέσω της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα, ακολουθώντας την τάση αυτή που παρατηρείται και διεθνώς. Θεωρούμε ότι η εφαρμογή των Συμβάσεων

Πίνακας 1

Εναλλακτικές μορφές συμπράξεων μεταξύ Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα

Επιλογή	Χρηματοδότηση	Λειτουργία & Συντήρηση	Εμπορικός κίνδυνος	Κυριότητα στοιχείου	Διάρκεια (έτη)
Σύμβαση υπηρεσιών	Δημόσιο	Δημόσιο & Ιδιώτης	Δημόσιο	Δημόσιο	1- 2
Σύμβαση διαχείρισης	Δημόσιο	Ιδιώτης	Δημόσιο	Δημόσιο	3 - 5
Παραχώρηση(BOT/ BOOT/κλπ)	Ιδιώτης	Ιδιώτης	Ιδιώτης	Δημόσιο	25 - 30
PFI/DBFO	Ιδιώτης	Ιδιώτης	Δημόσιο & Ιδιώτης	Δημόσιο & Ιδιώτης	20 - 30
Αποεπένδυση (Ιδιωτικοποίηση)	Ιδιώτης	Ιδιώτης	Ιδιώτης	Δημόσιο & Ιδιώτης	-

Πηγή World Bank 1997

Ενώ υπάρχουν αρκετές διαφορές, που σε μερικές περιπτώσεις είναι σημαντικές, όλες οι μορφές ΣΔΙΤ διατηρούν ένα ελάχιστο κοινό περιεχόμενο, που περιλαμβάνει τα ακόλουθα

στοιχεία:

- Τη μακρά διάρκεια της έννομης σχέσης.
- Την ολική ή μερική ιδιωτική χρηματοδότηση, συχνά με πολύπλοκα σχήματα.

- Τον πρωταρχικό ρόλο των ιδιωτικών φορέων, που διασφαλίζουν τις οικονομικές παραμέτρους του έργου, σε αντιδιαστολή με το ρόλο του δημόσιου τομέα, που διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον κυρίως καθορίζοντας τους στόχους, την ποιότητα, την πολιτική τιμών κλπ.

- Την κατανομή κινδύνων μεταξύ του Δημοσίου και των ιδιωτών αντισυμβαλλομένων, στους οποίους και μετατίθεται η διαχείριση αστάθμητων παραγόντων, που στα δημόσια έργα βαρύνουν την αναθέτουσα αρχή και κατά συνέπεια το Ελληνικό δημόσιο.

Η μέθοδος B.O.T (Build/Operate/Transfer) και B.O.O.T (Build/Own/Operate/Transfer):

Εδώ ο ιδιώτης κατασκευάζει ένα έργο σύμφωνα με τις προδιαγραφές που έχει συμφωνήσει με το δημόσιο και στη συνέχεια λειτουργεί το έργο που ανήκει στους κρατικούς φορείς (B.O.T.) ή στον ίδιο (B.O.O.T.) για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα το οποίο έχει προκαθοριστεί. Μετά το πέρας το χρονικού αυτού διαστήματος – περίοδο εκμετάλλευσης μεταβιβάζει τη λειτουργία του B.O.T. ή ακόμη και την ιδιοκτησία του (B.O.O.T.) στον κρατικό φορέα. Ο ιδιώτης στις συγκεκριμένες περιπτώσεις τις περισσότερες φορές είναι υπεύθυνος για τμήμα ή και για το σύνολο της χρηματοδότησης του έργου. Για το λόγο αυτό η περίοδος εκμετάλλευσης που θα οριστεί θα πρέπει να είναι επαρκής, ώστε ο ιδιώτης μέσω των τελών χρήσης του έργου να μπορέσει να επιτύχει μια ελάχιστη απόδοση επί του κεφαλαίου που επένδυσε. Κατά το τέλος της προκαθορισμένης χρονικής περιόδου εκμετάλλευσης του έργου από τον ιδιώτη το δημόσιο είναι αυτό που μπορεί να αναλάβει τη λειτουργία τς έργου ή να την αναθέσει εκ νέου στον ιδιώτη που το κατασκεύασε ή ακόμη και σε κάποιον τρίτο. Η μέθοδος B.O.T. χρησιμοποιείται σε μεγάλα έργα στην Ελλάδα, όπως:

- Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος
- Η λεωφόρος Ελευσίνας – Σπάτων
- Η ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου
- Η ζεύξη του Μαλιακού Κόλπου (σε φάση διαγωνισμού που ακυρώθηκε)
- Η δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού

Συμπερασματικά η μέθοδος αυτή υποστηρίζει ότι ο ιδιώτης είναι αυτός που έχει την ευθύνη της χρηματοδότησης, δημιουργίας και λειτουργίας του έργου για μια καθορισμένη χρονική περίοδο, επαρκή για την αποπληρωμή του κεφαλαίου και την αποκόμιση του απαιτούμενου κέρδους. Αυτή είναι η πιο κοινή (με διάφορες παραλλαγές) μέθοδος συμμετοχής στις επενδύσεις υποδομής των μεταφορών.

Η μέθοδος B.T.O. (Build/Transfer/Operate):

Στην περίπτωση αυτή ο ιδιώτης είναι αυτός ο οποίος σχεδιάζει, χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο. Όταν τελειώσει το έργο η ιδιοκτησία του μεταβιβάζεται στον κρατικό φορέα, ο οποίος με τη σειρά του συμφωνεί να το ενοικιάσει στον ιδιώτη για μια καθορισμένη χρονική περίοδο. Η συμφωνία που θα γίνει, δίνει το δικαίωμα στον ιδιώτη να λειτουργεί το έργο και ταυτόχρονα να εισπράττει τα αντίστοιχα έσοδα. Όταν τελειώσει η μισθωτική περίοδος το Δημόσιο είναι αυτό το οποίο θα αποφασίσει αν θα αναλάβει το ίδιο τη διαχείριση του έργου ή θα την αναθέσει τελικά στον ιδιώτη που το κατασκεύασε ή ακόμη και σε άλλο ιδιώτη ο οποίος να έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον για τη λειτουργία του.

Η μέθοδος L.R.O. (Lease/Rehabilitate/Operate):

Ο ιδιώτης ενοικιάζει τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις από έναν κρατικό φορέα και στη συνέχεια επενδύει τα κεφάλαιά του για να εκσυγχρονίσει ή ακόμη και να επεκτείνει τις εγκαταστάσεις και στη συνέχεια τις λειτουργεί, στα πλαίσια ενός συμβολαίου με τον κρατικό φορέα ο οποίος κρατικός φορέας διατηρεί και την ιδιοκτησία του έργου. Ο ιδιώτης με τη σειρά του αποκτά το δικαίωμα εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα για να αποσβέσει τα κεφάλαιά του μέσα από ένα ρυθμισμένο τιμολόγιο καταναλωτών. Έτσι στη μορφή L.R.O ο ιδιώτης ενοικιάζει υφιστάμενες εγκαταστάσεις από το δημόσιο, επενδύει ίδια κεφάλαια για τον εκσυγχρονισμό τους ή την επέκτασή τους και στην συνέχεια αναλαμβάνει τη λειτουργία και εκμετάλλευσή τους για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα, στο πλαίσιο σύμβασης με το δημόσιο, το οποίο είναι ιδιοκτήτης του έργου.

Η μέθοδος B.O.L.T. (Build/Own/Lease/Transfer):

Στη συγκεκριμένη μέθοδο ο ιδιώτης χρηματοδοτεί και κατασκευάζει τις εγκαταστάσεις τις οποίες στη συνέχεια τις ενοικιάζει με leasing στον κρατικό φορέα, ο οποίος καταβάλλει περιοδικές πληρωμές στον ιδιώτη μέσω των οποίων σταδιακά μεταβιβάζεται και η ιδιοκτησία των εγκαταστάσεων. Στο τέλος της μισθωτικής περιόδου ο κρατικός φορέας είναι πια ο ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων τις οποίες ή μπορεί να τις αγοράζει με τίμημα που έχει προσδιοριστεί στη σύμβαση leasing. Κατά τη διάρκεια της μισθωτικής περιόδου οι εγκαταστάσεις μπορούν να λειτουργούν είτε από τον κρατικό φορέα είτε από τον ιδιώτη.

Η μέθοδος B.O.O (Build/Own/Operate):

Εδώ ο ιδιώτης έχει την ιδιοκτησία και τον έλεγχο του έργου, αφού το κατασκευάσει. Στη συγκεκριμένη μέθοδο ο κρατικός φορέας αποφασίζει την κατασκευή ενός κοινωφελούς έργου και στρέφεται στον ιδιωτικό τομέα, ώστε να μπορέσει να το υλοποιήσει. Έτσι χορηγεί άδεια λειτουργίας μακράς διάρκειας στον ιδιώτη, ο που είναι και ο υπεύθυνος για την χρηματοδότηση, σχεδιασμό, ανέγερση και τέλος τη λειτουργία των εγκαταστάσεων. Την ιδιοκτησία του έργου την έχει ο ιδιώτης ενώ οι κρατικοί φορείς έχουν την ευθύνη του προσδιορισμού των προδιαγραφών, αλλά και των προσφερόμενων υπηρεσιών, κανόνων ασφαλείας, καθώς και το ανώτατο επίπεδο τυχόν τελών χρήσης του έργου (π.χ. διόδια).

Η μέθοδος B.B.O (Buy/Build/Operate):

Στην μέθοδο B.B.O. ο κρατικός φορέας είναι αυτός που πουλάει υφιστάμενες εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας σε ιδιώτες μέσα στα πλαίσια για να προσελκύσει επιχειρηματικά κεφάλαια για την υλοποίηση πρόσθετων επενδύσεων, όπως για παράδειγμα ανακαίνιση, επέκταση, σε αυτές, ώστε να καταστεί δυνατή η εκμετάλλευση των κατασκευαστικών και διοικητικών δεξιοτήτων των ιδιωτών, η μείωση των κινδύνων που απορρέουν από την ιδιοκτησία και λειτουργία του έργου και προκειμένου να αναδειχθεί η τεράστια οικονομική αξία των έργων υποδομής.

D.B.F.O. (Design-Build-Finance-Operate)

Ο Ιδιωτικός φορέας είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία αλλά και τη χρηματοδότηση του παγίου και στη συνέχεια επανακτά την αξία των επενδεδυμένων κεφαλαίων από τις πληρωμές, που καταβάλλει το Δημόσιο για τις υπηρεσίες που παρέχονται κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Κατά τη λήξη της σύμβασης η ιδιοκτησία του παγίου μεταφέρεται στο δημόσιο. Το μοντέλο DBFO αποτελεί ένα βασικό μοντέλο συμβάσεων υποδομών, όταν οι δυνατότητες παράπλευρης εμπορικής εκμετάλλευσης είναι καταρχήν άγνωστες και ίσως περιορισμένες.

O.M. (Private Services Contract: Operation and Maintenance)

Με την σύναψη μιας O.M. σύμβασης παροχής υπηρεσιών, το Δημόσιο αναθέτει σε κάποιον ιδιώτη τη λειτουργία και στη συνέχεια τη συντήρηση ενός έργου, του οποίου όμως συνεχίζει να διατηρεί την ιδιοκτησία και τη διοίκηση.

O.M.M. (Private Services Contract: Operation, Maintenance and Management)

Πρόκειται για σύναψη σύμβασης παροχής «ολοκληρωμένων» υπηρεσιών με την οποία το δημόσιο αναθέτει σε ιδιώτη την λειτουργία, συντήρηση και διοίκηση του έργου, διατηρώντας την ιδιοκτησία του.

Οι τρόποι αυτοί συμμετοχής των ιδιωτών μπορούν να περιλαμβάνουν διάφορες επιμέρους ρυθμίσεις που διαφοροποιούν αισθητά τα δεδομένα της διαχείρισης του έργου σε κάθε περίπτωση. Μία από τις ρυθμίσεις αυτές είναι η έμμεση (για παράδειγμα τα σκιώδη διόδια για οδικά έργα – πολιτική που εφαρμόζεται σε χώρες με απαγορευτικό θεσμικό πλαίσιο π.χ. Ηνωμένο Βασίλειο – για άμεση είσπραξη διοδίων) ανταμοιβή του ιδιώτη από το Δημόσιο με βάση κάποια εκτίμηση της χρήσης, αντί της παροχής των υπηρεσιών με άμεση επιβάρυνση των χρηστών. Μεμονωμένες όμως ήταν οι περιπτώσεις αυτές που τα έργα χρηματοδοτήθηκαν από ιδιώτες με κάποιο αντάλλαγμα (τέλος από τους χρήστες ή γη από το Δημόσιο), όπου τέτοιες περιπτώσεις συναντάμε σε πολλές χώρες και στην Ελλάδα, όπως η διώρυγα της Κορίνθου.

Υπάρχουν και άλλες απόψεις στο θέμα των προοπτικών ιδιωτικοποίησης των υποδομών από τους J.A. Gomez-Ibanez, J.R. Mayer και D.E. Luberoff (1991) οι οποίοι υποστηρίζουν ότι οι ιδιωτικές επενδύσεις δεν πρέπει να υποκαθιστούν τις δημόσιες.

1.3 Οι βασικές έννοιες και όροι.

(α) Σύμβαση

Για την υπαγωγή μιας συμφωνίας στην έννοια της Σύμβασης Παραχώρησης δημοσίων έργων προϋπόθεση είναι ότι θα πρέπει να προκύπτει από σύμβαση. Επίσης συμπεριλαμβάνονται και οι συμφωνίες που κυρώνονται με τυπικό νόμο, μέχρι το σημείο που ενσωματώνεται σε αυτόν κάποια συμφωνία από διαφορετικές πλευρές, η οποία θα πρέπει να επισημάνουμε ότι δεν χάνει τη συμβατική της φύση λόγω της κύρωσης με νόμο. Ο ορισμός λοιπόν που δίνεται στη Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων είναι ότι πρόκειται για σύμβαση εξ επαχθούς αιτίας συναπτόμενη εγγράφως μεταξύ, αφενός, ενός εργολήπτη και αφετέρου μιας αναθέτουσας αρχής, όπως αυτή ορίζεται στο στοιχείο η οποία έχει αντικείμενο την εκτέλεση, είτε τόσο την εκτέλεση όσο και τη μελέτη έργων που αφορούν μια από τις δραστηριότητες που αναφέρονται ή ενός έργου, δηλαδή ενός συνόλου οικοδομικών εργασιών ή εργασιών πολιτικού μηχανικού που προορίζεται να πληροί αυτό καθαυτό μια οικονομική ή τεχνική λειτουργία. Αναφέρεται ακόμη την πραγματοποίηση ενός έργου το οποίο ανταποκρίνεται ακριβώς στις ανάγκες.

Σύμφωνα με τον ορισμό απαιτείται έγγραφη σύμβαση και εξ επαχθούς αιτίας. Στη σύμβαση περιλαμβάνονται και οι συμφωνίες που ενσωματώνονται σε μονομερή πράξη, όπως για παράδειγμα σε άδεια, μετά από διαδικασία υποβολής προσφορών ή κάποια άλλη διαδικασία που μπορεί να αναδείξει τα στοιχεία από τα οποία προκύπτει η αμοιβαία βούληση των μερών. Η οδηγία 92/50/ΕΟΚ αναφέρει ότι «η παροχή υπηρεσιών καλύπτεται από την παρούσα οδηγία μόνο εφόσον καλύπτεται σε συμβάσεις. Ότι η παροχή υπηρεσιών επί άλλων βάσεων όπως νομοθετικές, κανονιστικές διατάξεις ή συμβάσεις εργασίας δεν καλύπτεται». Η συγκεκριμένη οδηγία μας καθοδηγεί στο συμπέρασμα ότι σε όποια περίπτωση ο κοινοτικός νομοθέτης ήθελε μια αυστηρή δέσμευση από συγκεκριμένη νομική ορολογία, λόγω της διαφοράς των ποικίλων

νομικών συστημάτων μεταξύ των κρατών - μελών. Στην έννοια της Σύμβασης κατά τον ορισμό της οδηγίας 93/37/ΕΟΚ θα συμπεριλαμβάνεται κατά συνέπεια κάθε πράξη, μονομερής ή συμβατική από την οποία προκύπτει ανταλλαγή δηλώσεων βουλήσεως να προκύπτει άμεσα σύμβαση έργου.

Εμπλεκόμενα μέρη στις Συμβάσεις Παραχώρησης

Πράγματι μια σύμβαση παραχώρησης είναι πολύπλοκη και αυτό οφείλεται στον μεγάλο αριθμό των φορέων που παίρνουν μέρος σε αυτή. «Μεταξύ των μερών που εμπλέκονται διαμορφώνεται και ένας μεγάλος αριθμός συμβατικών σχέσεων, για την καλύτερη δυνατή ολοκλήρωση και επιτυχία του έργου¹». Τα εμπλεκόμενα μέρη σε μία Σύμβαση Παραχώρησης είναι τα εξής:

- **Κύριος του έργου**, όπου είναι το δημόσιο, το οποίο είναι και αυτό που αναλαμβάνει την απόφαση για τη διενέργεια δημοπρασίας, με όσο το δυνατόν πιο περιορισμένη την ίδια συμμετοχή του τόσο στην χρηματοδότηση όσο και στην παραγωγή του έργου.
- **Ο ανάδοχος της παραχώρησης** που είναι συνήθως μια ανώνυμη εταιρεία ή μπορεί να είναι και κοινοπραξία εταιρειών στην οποία λαμβάνουν μέρος οι βασικοί συντελεστές του έργου. Μάλιστα είναι πιθανό σε πολλές συμβάσεις παραχώρησης το Δημόσιο να είναι και μέλος της παραχωρησιούχου εταιρείας και ειδικότερα εάν το έργο έχει επαρκείς κοινωνικές αλλά αμφίβολες ιδιωτικές αποδόσεις. Εδώ το δημόσιο παίρνει και το ρόλο του εγγυητή για τη διευκόλυνση στη σύναψη δανειακών συμβάσεων των ιδιωτών με τις εμπορικές τράπεζες. Ο ανάδοχος είναι αυτός που έχει την ευθύνη της μελέτης του έργου, της κατασκευής του, της χρηματοδότησής του, να θέσει σε λειτουργία το έργο και τη μετέπειτα λειτουργία του. Στόχος του αναδόχου είναι φυσικά το κέρδος.
- **Η κατασκευαστική κοινοπραξία** η οποία κατασκευάζει το έργο.

¹ ΕΛΕΝΗ ΤΡΟΒΑ-ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΟΥΤΡΑΣ: «Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ-Σπουδή στη διαλεκτική των πόλων εξουσίας», 2001.

- Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, καθώς και το σύνολο των υπόλοιπων εμπορικών τραπεζών που προσφέρουν κεφάλαια για την κατασκευή του έργου.
- Οι νομικοί, κατασκευαστικοί και ασφαλιστικοί σύμβουλοι όλων των εμπλεκόμενων μερών, όπως και οι ανεξάρτητοι μηχανικοί που επιβλέπουν την κατασκευή του έργου.

Στάδια πραγματοποίησης ενός Δημόσιου Έργου με τη μέθοδο της Παραχώρησης

Η διαδικασία είναι η εξής: (α) Διακήρυξη δημοπρασίας→επιλογή αναδόχου→υπογραφή σύμβασης (β) περίοδος κατασκευής του δημόσιου έργου (γ) περίοδος λειτουργίας.

Αναλυτικότερα:

(α) Διακήρυξη δημοπρασίας→επιλογή αναδόχου→υπογραφή σύμβασης: Αφού το δημόσιο προβεί στη διακήρυξη της δημοπρασίας του έργου και προεπιλέξει μετά τους υποψήφιους, στη συνέχεια ζητά να του κατατεθούν οι προσφορές, αλλά και μια μελέτη βιωσιμότητας του έργου, στην οποία εξετάζεται το κόστος κατασκευής και συντήρησης του έργου, οι προϋποθέσεις για την προσέλκυση των αναδόχων, τα έσοδα από τη λειτουργία κ.λ.π. Στη συνέχεια προβαίνει στην επιλογή του λεγόμενου «προσωρινού αναδόχου» μεριμνώντας ήδη από πριν την επιλογή φερέγγυου και ικανού αναδόχου. Τα συμβαλλόμενα μέρη, με τη σειρά τους προβαίνουν σε διαπραγματεύσεις και μετά υπογράφεται η Σύμβαση Παραχώρησης.

Το κείμενο της σύμβασης αναφέρει τις ιδιαιτερότητες του έργου, τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του, καθώς και τα στοιχεία που καθορίζουν το πολιτικό, οικονομικό και χρηματοοικονομικό περιβάλλον κατά την περίοδο της διαπραγμάτευσης. Τα συμβαλλόμενα μέρη με τις απευθείας διαπραγματεύσεις έχουν τη δυνατότητα να προχωρήσουν σε αυτόνομη ρύθμιση των σχέσεών τους.

Για να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα του έργου κατά την περίοδο κατασκευής και εκμετάλλευσής του θα πρέπει να έχει γίνει σωστός επιμερισμός των ευθυνών και των κινδύνων του έργου (κατανομή των κινδύνων). Στις Συμβάσεις Παραχώρησης το πλήθος και η διαφορετικότητα των κινδύνων είναι μεγάλο:

(α) *Κίνδυνος για μη ολοκλήρωση του έργου*, με ευθύνη του κατασκευαστή.

(β) *Ο τεχνολογικός*. Οι λεγόμενοι κατασκευαστικοί κίνδυνοι (τεχνικοί, γεωλογικοί κ.λ.π.) αναλαμβάνονται από τον κατασκευαστή ενώ μετά την οριστική παραλαβή του έργου αναλαμβάνονται με τη σειρά τους από τον εκάστοτε ανάδοχο.

(γ) *ο κίνδυνος υπέρβασης του προϋπολογισμού*. Η χρηματοοικονομική σχέση που δημιουργείται μεταξύ κράτους και ιδιώτη είναι σημαντική, καθώς ακόμη και η πιο μικρή ανισορροπία στην κατανομή των κινδύνων μπορεί να αποβεί σε πρόβλημα για την ομαλή εξέλιξη του έργου.

(δ) *Κίνδυνος από τυχόν αλλαγή του θεσμικού πλαισίου*. Ο κίνδυνος αυτός αναλαμβάνεται από τον κύριο του έργου.

(ε) *Κίνδυνοι σε σχέση με την περίοδο λειτουργίας του έργου*, με παράδειγμα να μην τεθεί σε λειτουργία το έργο την προγραμματισμένη χρονική στιγμή, ή η μη τήρηση του χρονοδιαγράμματος αποπληρωμής του κεφαλαίου κ.λ.π.

Συνήθως μέσα στο πλαίσιο των μακροχρόνιων και πολύπλοκων συμβάσεων παραχώρησης το δημόσιο είναι αυτό που δεσμεύεται στην ανάληψη κινδύνων εξασφαλίζοντας θεσμικές λύσεις στις περιπτώσεις έλλειψης ή ατελειών των μηχανισμών της αγοράς.

(β) Έγγραφος Τύπος

«Ο τύπος της σύμβασης παραχώρησης δημόσιων έργων ορίζεται έγγραφος²». Εδώ δεν προβλέπεται κάποιο ιδιαίτερο είδος εγγράφου τύπου (π.χ. κύρωση με νόμο ή κάποια συμβολαιογραφική πράξη). Ο έγγραφος τύπος γενικότερα δίνει την ευχέρεια στα κράτη μέλη να εξειδικεύσουν αυτά την ακριβή μορφή που απαιτούν για την σύναψη της σύμβασης. Επίσης, εφόσον τα κράτη μέλη ορίζουν το ιδιαίτερο τύπο, ο οποίος είναι δυνατόν να οδηγήσει σε παράβαση των γενικών κανόνων του κοινοτικού δικαίου (π.χ. παράβαση της αρχής του ανταγωνισμού, της διαφάνειας) «η πρόβλεψη του εθνικού δικαίου θα αντίκειται στη διάταξη της οδηγίας, η οποία ασκείται σε απλό έγγραφο

² ΕΛΕΝΗ ΤΡΟΒΑ-ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΟΥΤΡΑΣ: «Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ-Σπουδή στη διαλεκτική των πόλων εξουσίας», 2001.

τύπο³». Αυτό σημαίνει ότι οι περαιτέρω τυπικές διατυπώσεις για τη σύναψη μιας σύμβασης να οδηγούν τελικά στην αναίρεση των γενικών κανόνων που διέπουν το κοινοτικό δίκαιο. Αυτό αποκτά σημασία όταν μετά τη σύναψη της σύμβασης ακολουθεί η υποχρεωτική ανακοίνωσή της στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Έτσι λοιπόν γίνεται κατανοητό ότι ο έγγραφος τύπος συνδέεται με την υποχρέωση ανακοίνωσής του και δεν είναι δυνατόν να την αναιρεί κατά τον τύπο ή από το περιεχόμενο.

(γ) Σύμβαση εξ επαχθούς αιτίας⁴

Μία Σύμβαση Παραχώρησης δημόσιων έργων συνάπτεται μόνο έναντι συμβατικού ανταλλάγματος με βασικό στοιχείο την αντιπαροχή που καταβάλλεται στον ανάδοχο, καθώς δεν καθίσταται δυνατή σύμβαση τέτοιου είδους χωρίς αντάλλαγμα για τον εργολήπτη. Το συμβατικό αντάλλαγμα θα πρέπει να ορίζεται καθαρά μέσα στην εκάστοτε σύμβαση, καθώς από τη φύση και το είδος του εξαρτάται αν είναι σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων ή άλλου είδους σύμβαση. Στη σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων πρέπει να τηρείται ο έγγραφος τύπος

(δ) Συμβαλλόμενοι – Αναθέτουσα Αρχή και Εργολήπτης.

Ως Αναθέτουσα Αρχή είναι το κράτος, όπως και οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, οι οργανισμοί δημοσίου δικαίου αλλά και οι ενώσεις που συγκροτούνται από έναν ή περισσότερους από τους προαναφερόμενους οργανισμούς.

Ως οργανισμός δημοσίου δικαίου, είναι οι οργανισμοί που δημιουργήθηκαν για να ικανοποιούν τις ανάγκες του γενικότερου δημοσίου συμφέροντος και οι οποίοι που δεν έχουν κάποιο εμπορικό ή βιομηχανικό χαρακτήρα και διαθέτει νομική προσωπικότητα. Οι δραστηριότητες ενός οργανισμού δημοσίου συμφέροντος χρηματοδοτούνται κατά

³ ΕΛΕΝΗ ΤΡΟΒΑ-ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΟΥΤΡΑΣ: «Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ-Σπουδή στη διαλεκτική των πόλων εξουσίας», 2001.

⁴ ΕΛΕΝΗ ΤΡΟΒΑ-ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΟΥΤΡΑΣ: «Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ-Σπουδή στη διαλεκτική των πόλων εξουσίας», 2001.

κύριο λόγο από το κράτος, τους ΟΤΑ ή και από άλλους οργανισμούς δημοσίου δικαίου. Η διαχείρισή τους υπόκειται σε έλεγχο από το κράτος, τους ΟΤΑ ή άλλους οργανισμούς δημοσίου δικαίου.

(ε) Ανάδοχος της Σύμβασης Παραχώρησης δημοσίων έργων.

Σύμφωνα με ορισμό της κοινοτικής οδηγίας ο ανάδοχος της σύμβασης παραχώρησης δημοσίων έργων πρέπει να είναι ο εργολήπτης. Ο εργολήπτης ως έννοια συμπεριλαμβάνει κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο είναι ικανό να κατασκευάζει έργα και έχει τα κατάλληλα προσόντα που απαιτεί η αντίστοιχη κοινοτική οδηγία⁵. Ο προσδιορισμός της έννοιας του εργολήπτη ως συμβαλλόμενος σε συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων δημιουργεί ερωτηματικό δεδομένου ότι σε αυτού του είδους τις συμβάσεις συνηθίζεται να συμμετέχουν επενδυτές γενικότερη έννοια ή προμηθευτές του έργου. Η παρουσία εργολήπτη ο οποίος διαθέτει τα κατάλληλα τυπικά προσόντα είναι αναγκαία προϋπόθεση για την ύπαρξη συμβαλλόμενου σε μία σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων, αφού μέλημα είναι η κατασκευή δημοσίου έργου. Η εκμετάλλευση από την άλλη αφορά αποκλειστικά την πλευρά του συμβατικού ανταλλάγματος. Συνοψίζοντας τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι ανάδοχος παραχώρησης θα πρέπει αναγκαστικά να είναι και ταυτόχρονα κατάλληλος εργολήπτης, του οποίου η θέση θα είναι απαραίτητη και κρίσιμη για την ίδια την έννοια της σύμβασης παραχώρησης δημοσίων έργων.

Πολύ σημαντική είναι και η παρουσία ενός ικανού και κατάλληλου εργολήπτη για την επιλογή αναδόχου σχήματος, καθώς και το είδος του συμβατικού αντικειμένου που πρέπει να εκτελεσθεί. Η αξιολόγηση λοιπόν του υποψηφίου βασίζεται στο κριτήριο της καταλληλότητας του εργολήπτη και κατά δεύτερον στις υπόλοιπες ιδιότητες των υποψηφίων σχημάτων. Προκύπτει λοιπόν ότι στην έννοια του αντισυμβαλλόμενου εργολήπτη μπορεί να περιλαμβάνεται και επιχειρηματίας ή χρηματοδότης άλλου είδους επικουρικά και με την προϋπόθεση ότι υπάρχει και συμβάλλεται κατάλληλος

⁵ Κοινοτική Οδηγία 93/37/ΕΟΚ, άρθρα 25 και 29 της οδηγίας, ιδιαίτερα σε σχέση με την εγγραφή σε επαγγελματικά μητρώα.

εργολήπτης⁶. Το άρθρο 21 της κοινοτικής οδηγίας 93/37/ΕΟΚ εφαρμόζεται και για τις Συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων και ειδικότερα προσφορές είναι δυνατόν να υποβάλλουν και κοινοπραξίες εργοληπτών χωρίς να υποχρεωθούν να έχουν ιδιαίτερη νομική μορφή. Η κοινοπραξία που τελικά θα επιλεγθεί μπορεί να υποχρεωθεί όταν της ανατεθεί το έργο να πάρει ιδιαίτερη νομική μορφή.

Όλη αυτή η διατύπωση καθίσταται ουσιώδης για τις συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων εφόσον ενόψει του τραπεζικού δανεισμού, απαιτείται από την πλευρά των αναθέτουσων αρχών η ίδρυση μιας ανώνυμης εταιρείας από τον εργολήπτη (ή τους εργολήπτες, ανάλογα) που είναι στη σύμβαση. Το διαφορετικό είδος ευθύνης των ανώνυμων εταιρειών και των ομίλων (κοινοπραξιών) εργοληπτών, αυτή η ρύθμιση καθίσταται σημαντική.

Επιλογή Αναδόχου

Ένα από τα πλέον σημαντικά ζητήματα στην επιτυχία των Συμπράξεων Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα αποτελεί η διαδικασία επιλογής αναδόχων των συμβάσεων. Βασική προϋπόθεση επιτυχίας της διαδικασίας αποτελεί η κατάλληλη και ιδανικότερη στελέχωση, αλλά και η οργανωτική διάρθρωση της διοίκησης σε κεντρικό επίπεδο πρώτον σε επίπεδο Φορέα υλοποίησης των επενδυτικών σχεδίων και κατά δεύτερον η πλαισίωση τους με έμπειρους Χρηματοοικονομικούς, Τεχνικούς και Νομικούς Συμβούλους.

Βασική προϋπόθεση επιτυχίας της διαδικασίας επίσης, αποτελεί το νομοθετικό πλαίσιο, εθνικό και κοινοτικό επίπεδο αντίστοιχα, εντός του οποίου θα κινηθεί η διαδικασία. Για το ζήτημα αυτό, επιβάλλεται να γίνουν οι απαραίτητες προσαρμογές, ώστε να ευνοούν τη διαδικασία, χωρίς αυτό να αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα άμεσης κινητοποίησης των διαδικασιών επιλογής αναδόχων.

⁶ Προς την κατεύθυνση αυτή συνηγορεί και η διατύπωση του άρθρου 3 της κοινοτικής οδηγίας 93/37/ΕΟΚ η οποία κάνει λόγο για ανάδοχο σύμβασης παραχώρησης δημοσίων έργων και όχι απλά εργολήπτη.

Η Βασική Διάρθρωση της Διαδικασίας⁷

Λαμβάνοντας υπόψη τη διεθνή αλλά και την ελληνική εμπειρία σε συμβάσεις ΣΔΙΤ, το παρακάτω διάγραμμα δείχνει τη βασική προτεινόμενη διάρθρωση της προβλεπόμενης διαδικασίας επιλογής Αναδόχων σε σχήματα ΣΔΙΤ:

Η βασική διαδικασία αναπτύσσεται σε 8 στάδια :

Στάδιο 1 Διαδικασία Προεπιλογής Υποψηφίων (Prequalification)

Στάδιο 2 Διαδικασία Διαβουλεύσης

Στάδιο 3 Διαδικασία Υποβολής Προσφορών (Submission of Proposals)

Στάδιο 4 Αξιολόγηση & Επιλογή Προσωρινού Αναδόχου (Selection of the Preferred Bidder)

Στάδιο 5 Διαδικασία Διαπραγμάτευσης (Invitation to Negotiate -ITN)

Στάδιο 6 Επίτευξη του Χρηματοοικονομικού Κλεισίματος (Financial Close)

Στάδιο 7 Κατακύρωση της Σύμβασης (Award Contract)

Στάδιο 8 Διαχείριση της Σύμβασης (Contract Management)

Οι συμμετέχοντες της παραπάνω διαδικασίας, ενδιαφερόμενοι επενδυτές, κατά το 5^ο Στάδιο υποβάλλουν τις μελέτες τους σε επίπεδο ιδεών οι οποίες θα αξιολογηθούν. Καταλυτική είναι η τεχνική τους προσφορά όπως η ακριβής διατύπωση της ιδέας, η τεκμηρίωση της προτεινόμενης μίξης χρήσεων, η διαδικασία κατασκευής που θα προταθεί, αλλά και το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης. Ακόμη επιλογή του μοντέλου της χρηματοοικονομικής ανάλυσης για την επένδυση, το πώς θα προσεγγιστεί η χρηματοδότηση και τέλος οι προβλέψεις σχετικά με τη λειτουργία και συντήρηση της επένδυσης-κατασκευής.

Μεταξύ των Σταδίων 1 και 2 καθώς και μεταξύ των Σταδίων 4 και 5 θα αναπτυχθεί μεταξύ του Φορέα και των ενδιαφερομένων μια περίοδος διαβούλευσης με στόχο τη συμμετοχή επενδυτικών σχημάτων, προκειμένου να βελτιστοποιηθούν οι όροι του διαγωνισμού προς όφελος του φορέα και της επιτυχίας του διαγωνισμού. Τέλος, ο φορέας θα συζητήσει με το Χρηματοοικονομικό του Σύμβουλο τα διάφορα ζητήματα που έχουν τεθεί και στη συνέχεια θα αποφασίσει ποια από αυτά θα αποδεχθεί και ποια

⁷ Ειδική Επιτροπή Εμπειρογνομόνων για τα Δημόσια Έργα

όχι. Οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει ταυτόχρονα να ενεργοποιήσουν τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα με τα οποία θα συνεργασθούν ώστε να ξεκαθαριστούν ζητήματα αν το επενδυτικό σχήμα το οποίο υποστηρίζουν προκριθεί ως το επικρατέστερο. Αμέσως μετά την ανακήρυξη του επιλεγέντος παραχωρησιούχου επενδυτικού σχήματος, οριστικοποιούνται και υπογράφονται : η Σύμβαση ΣΔΙΤ, η Σύμβαση για το Σχεδιασμό και την Εργολαβία Κατασκευής, η Σύμβαση Συντήρησης και Λειτουργίας, η Σύμβαση Χρηματοδότησης και κάθε αντίστοιχου είδους τυχόν σύμβαση που θα καλύπτει την ομαλή και εύρυθμη πορεία της επένδυσης.

(στ) Το Συμβατικό Αντάλλαγμα.

Το Συμβατικό Αντάλλαγμα αποτελεί την βασική έννοια για το χαρακτηρισμό μιας σύμβασης ως σύμβασης παραχώρησης δημοσίων έργων, καθώς η έννοια αυτή συνιστά «την κρίσιμη διαφορά από τη σύμβαση κατασκευής δημοσίων έργων. Σύμφωνα με τον ορισμό της οδηγίας 93/37/ΕΟΚ στην σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων το εργολαβικό αντάλλαγμα έγκειται στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου και στο γεγονός ότι τους κινδύνους εκμετάλλευσης επωμίζεται κατά ένα σημαντικό μέρος ο ανάδοχος της σύμβασης παραχώρησης»⁸.

Για να θεωρηθεί μια σύμβαση ως σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων είναι απαραίτητο την εν μέρει καταβαλλόμενη αμοιβή ο ανάδοχος να διατηρεί ένα μεγάλο μερίδιο επιχειρηματικού κινδύνου από την εκμετάλλευση του έργου, σε διαφορετική περίπτωση η σύμβαση δεν θεωρείται ως σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων. Και εδώ το κρίσιμο σημείο για το χαρακτηρισμό της σύμβασης είναι το ποσοστό κινδύνου που παραμένει στον ανάδοχο. Από τη στιγμή λοιπόν που η αναθέτουσα αρχή αναλαμβάνει και αστάθμητους κινδύνους που συνδέονται με την εκμετάλλευση ενώ από την άλλη ο ανάδοχος περιορίζεται σε ελεγχόμενη παροχή υπηρεσιών μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής, ο χαρακτηρισμός της σύμβασης αμφισβητείται.

⁸ ΕΛΕΝΗ ΤΡΟΒΑ-ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΟΥΤΡΑΣ: «Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ-Σπουδή στη διαλεκτική των πόλων εξουσίας», 2001.

Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι εξαιτίας της περιπλοκότητας και της ποικιλίας των οικονομικών κατασκευών, καθώς και των σχέσεων που συνδέονται με τις συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων, το είδος του ανταλλάγματος και η έννοια της εκμετάλλευσης του έργου που κατασκευάζεται θα πρέπει να ερμηνεύονται με τους κανονισμούς συναλλαγών. Εδώ δεν θα πρέπει να αποκλείουμε την έννοια της εκμετάλλευσης – για παράδειγμα η άντληση πόρων από την εκμετάλλευση αντικειμένων που δεν ταυτίζονται με το αντικείμενο που κατασκευάζεται. Από τη στιγμή που ο κατασκευαστής μπορεί να αμειφθεί για τις εργασίες του με αυτόν τον τρόπο, δεν αποκλείεται ο χαρακτηρισμός της σύμβασης ως σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΔΙΕΘΝΗΣ & ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ – ΕΜΠΕΙΡΙΑ

2.1 Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος και η ανάγκη δημιουργίας Ευρωπαϊκών υποδομών

2.1.1 Η Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων και ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος-ανάγκη για τη δημιουργία Ευρωπαϊκών υποδομών.

Οι σύγχρονες απαιτήσεις της διεθνούς και Ευρωπαϊκής οικονομίας ανέδειξαν την ανάγκη για δημιουργία δικτύων με τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και διεθνή χαρακτήρα. Τα δίκτυα αυτά αναφέρονται σε τηλεπικοινωνίες, την κοινωνία της πληροφορίας, την ενέργεια το περιβάλλον, τις μεταφορές και τις υποδομές. Βασική θέση σε όλα αυτά έχουν τα τεχνικά έργα, είτε αυτά είναι δημόσια είτε ιδιωτικά, τα οποία διαδραματίζουν βασικό ρόλο στην ανάπτυξη των οικονομιών.

Είναι γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Πολιτική έχει δώσει ιδιαίτερη έμφαση στην πραγματοποίηση έργων υποδομής στην νοτιανατολική Ευρώπη και ιδιαίτερα στα Βαλκάνια τα οποία κατασκευάζονται ή θα κατασκευαστούν με κοινοτικά κονδύλια. Ιδιαίτερα στον τομέα των μεταφορών η σημασία των υποδομών είναι βασική, καθώς η οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας σχετίζεται με τις εμπορικές ροές από και προς τις νέες αγορές.

Δεν ήταν τυχαίο ότι στην Συνθήκη της Κοινής Αγοράς εισήλθε ο ορισμός της *εσωτερικής αγοράς*, σύμφωνα με τον οποίο ορίζεται ως ένας χώρος χωρίς εσωτερικά σύνορα εντός των οποίων διασφαλίζεται (σύμφωνα με τους όρους της Συνθήκης) η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, κεφαλαίων, προσώπων. Αυτό απαιτούσε, όπως ήταν φυσικό τη χάραξη στο χώρο των υποδομών αυτών που θα πραγματοποιούσαν την εκπλήρωση αυτού του σκοπού. Την ίδια εποχή διατυπώθηκε και το άρθρο 129 Β της Συνθήκης που αφορούσε στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα⁹.

⁹ Σύμφωνα με τον ορισμό στο άρθρο 129 Β της Συνθήκης: «Προκειμένου να συντελέσει στην υλοποίηση των στόχων που αναφέρονται στα άρθρα 7 Α και 130 Α και να επιτρέψει στους πολίτες της Ένωσης, στους οικονομικούς φορείς καθώς και στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και περιφερειακής διοίκησης να επωφελούνται πλήρως από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, η Κοινότητα συμβάλλει στη δημιουργία και στην ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων όσον αφορά τα έργα υποδομής στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας.

Επιπρόσθετα σύμφωνα με το άρθρο 129 Γ η Κοινότητα ήταν αυτή η οποία αναλάμβανε κρίσιμο πολιτικό ρόλο για αυτά τα δίκτυα, με το να καθορίζει πρότυπα και προσανατολισμούς και ενισχύοντας στη συνέχεια τις χρηματοδοτικές προσπάθειες των κρατών – μελών λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική βιωσιμότητα των σχεδίων. Με το άρθρο 4 Β της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση προήχθη σε επίπεδο Συνθήκης η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, η οποία ανέλαβε, όπως θα διαπιστώσουμε και παρακάτω, θεσμικό ρόλο στην εκπλήρωση του στόχου της ανάπτυξης των διευρωπαϊκών δικτύων στον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο.

Με την εισαγωγή του ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου προέκυψαν και οι διατάξεις της Συνθήκης για τα διευρωπαϊκά δίκτυα και η αναγκαιότητα της δημιουργίας τους. Έτσι η σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων ήταν η λύση για την νομική κατασκευή-θεσμοθέτηση, ανάμεσα στην πράξη και τον λόγο.

Η διαδρομή της σύμβασης παραχώρησης δημοσίων έργων στην τελευταία δεκαετία του 20^{ου} αιώνα χαρακτηρίστηκε από μια εννοιολογική σταθερότητα, έστω και αν χρειάστηκε να γίνει ερμηνευτική αποσαφήνιση από τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη νομολογία. Η πρόταση οδηγίας δίνει ορισμό της σύμβασης παραχώρησης δημοσίων έργων τον εξής: «Σύμβασης Παραχώρησης δημοσίων έργων είναι μια σύμβαση η οποία παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με μια σύμβαση δημοσίων έργων, εκτός από το γεγονός ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου, είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής».

Μέσα από το Πράσινο Βιβλίο η Επιτροπή εξασφαλίζει την αποφυγή της καταστρατήγησης των κανόνων της οδηγίας για τις συμβάσεις δημοσίων έργων με εργαλείο τη σύμβαση παραχώρησης. Επιπλέον από το Πράσινο Βιβλίο δίνεται ιδιαίτερη

Στα πλαίσια συστήματος ανοικτών και ανταγωνιστικών αγορών, η δράση της κοινότητας αποσκοπεί στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων καθώς και της πρόσβασης στα δίκτυα αυτά και λαμβάνει, ειδικότερα, υπόψη την ανάγκη να συνδεθούν οι νησιωτικές, οι μεσόγειες και οι περιφερειακές περιοχές με τις κεντρικές περιοχές της κοινότητας».

έμφαση στο καθεστώς των διευρωπαϊκών δικτύων με την αναφορά ότι επενδύοντας στα διευρωπαϊκά δίκτυα η Ευρώπη επενδύει στο μέλλον της.

2.1.2 Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων - ΕΤΕΠ

Η οικονομική εξέλιξη για τη δημιουργία υποδομών στο ενιαίο πλέον ευρωπαϊκό χώρο ύστερα και από τις ανάλογες νομικές ρυθμίσεις που έγιναν δεν ήταν η αναμενόμενη, καθώς οι προσδοκίες για την εξεύρεση πόρων από την ιδιωτική αγορά μειώθηκαν, μετά από τη μεγάλη οικονομική αποτυχία που ακολούθησε τη σύμβαση παραχώρησης της σύνδεσης του καναλιού της Μάγχης.

Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου η Ευρωπαϊκή Ένωση διαπιστώνοντας τα προβλήματα της ιδιωτικής χρηματοδότησης στράφηκε σε διάφορων ειδών οικονομικά σχήματα για τη μελλοντική της χρηματοδότηση. Η σημαντικότερη στροφή της έγινε προς την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και το Ευρωπαϊκό Νομισματικό Ταμείο. Η ΕΤΕΠ, συνοπτικά, είναι ένα χρηματοπιστωτικό, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, ίδρυμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης το οποίο εξυπηρετεί μακροπρόθεσμες χρηματοδοτήσεις αναπτυξιακού σκοπού. Διενεργεί, με λίγα λόγια, μια αναπτυξιακή πολιτική των σκοπών του κοινοτικού ενδιαφέροντος και συνεργάζεται με άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

Ιδιαίτερα στρέφεται σε σχέδια κοινού ενδιαφέροντος για τα περισσότερα κράτη-μέλη που εξαιτίας της έκτασης ή της φύσης τους δεν είναι εύκολο να καλυφθούν επαρκώς από τα διαθέσιμα μέσα χρηματοδότησης του κάθε κράτους-μέλους. Μάλιστα το 1999 η ΕΤΕΠ διέθεσε περισσότερα από 10 δισεκατ. ευρώ για δίκτυα και υποδομές ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Πρέπει σε αυτό το σημείο να τονίσουμε ότι πάνω από μια δεκαπενταετία τώρα η ΕΤΕΠ είναι αυτή που αποτελεί την κυριότερη πηγή από πλευράς τραπεζικής χρηματοδότησης των Διευρωπαϊκών Δικτύων.

Η ΕΤΕΠ καταφεύγει και στο ιδιωτικό διεθνές τραπεζικό σύστημα με το οποίο συνεργάζεται στενά. Προσφεύγει στους ιδιώτες κατασκευαστές, ώστε να μετέχουν με

ίδια κεφάλαια στη διασφάλισή τους έναντι των κολοσσών των ΗΠΑ, της Ιαπωνίας, της Αυστραλίας.

Η ΕΤΕΠ, λοιπόν, καλείται να χρηματοδοτήσει ή ακόμη να συγχρηματοδοτήσει κατασκευές όπου ενόψει της χρηματοδότησης των έργων, απαιτεί την τήρηση των σχετικών οδηγιών από τα κράτη-μέλη. Αυτό μεταφράζεται ότι η αντίσταση των κρατών μελών στην προσαρμογή του δικαίου τους στις οδηγίες μειώνεται σιγά σιγά ενόψει της κοινοτικής χρηματοδότησης δια αυτής της οδού. Η ΕΤΕΠ χρηματοδοτώντας μεγάλα έργα υποδομής με βάση την κοινοτική τους νομιμότητα μετατράπηκε στον κρίσιμο ελεγκτή της νομιμότητας των δημοσίων συμβάσεων σε σχέση με το καθεστώς των κοινοτικών οδηγιών για τις δημόσιες συμβάσεις.

Στην Ελλάδα η ΕΤΕΠ έχει χρηματοδοτήσει σε επίπεδο δικτύων υποδομών τη κατασκευή δύο γραμμών μετρό στην Αθήνα (Αττικό Μετρό Α.Ε.), την κατασκευή του Διεθνούς Αερολιμένα Σπάτων (Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.), την κατασκευή περιφερειακού αυτοκινητόδρομου στα βόρεια της Αθήνας (Αττική Οδός Α.Ε.), που συνδέει το κέντρο της Αθήνας με το Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος και τέλος την κατασκευή της παράκαμψης της Πάτρας, που αποτελεί τμήμα του Άξονα Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι.

Η ΕΤΕΠ, όπως προαναφέραμε, παρέχει εγγυήσεις και δάνεια χωρίς κερδοσκοπικό χαρακτήρα για τη χρηματοδότηση έργων που αποβλέπουν στην ανάπτυξη των λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών αλλά και στον εκσυγχρονισμό των επιχειρήσεων κ.λ.π. Με αφορμή τον καθορισμό των φορολογικών ρυθμίσεων της ΕΤΕΠ ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η ρύθμιση του άρθρου 23 του ν. 2682/1999 στο οποίο άρθρο επιχειρήθηκε ο καθορισμός της έννοιας των αυτοχρηματοδοτούμενων και συγχρηματοδοτούμενων έργων. Η δεύτερη παράγραφος του άρθρου ορίζει ότι η απαλλαγή επεκτείνεται και στους φορείς που χρηματοδοτούν τα αυτοχρηματοδοτούμενα ή τα συγχρηματοδοτούμενα έργα εν γένει. Η σημασία της θεσπισμένης φορολογικής απαλλαγής έπρεπε να είναι όσο το δυνατόν πληρέστερη για να καλύπτει το εύρος των έργων που υπάγονται σε ιδιωτική χρηματοδότηση αλλά και χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Η Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων έργων είναι Γραμματεία που ιδρύθηκε στο ΥΠΕΧΩΔΕ λόγω του κύματος ανάπτυξης των αυτοχρηματοδοτούμενων ή συγχρηματοδοτούμενων έργων, εξαιτίας της ύπαρξης κοινοτικών πόρων που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν στην κατεύθυνση αυτή. Οι αρμοδιότητές της επεκτείνονται και σε αμιγώς δημόσια έργα. Εμπειρισμός χαρακτηρίζει τη θεωρία όταν αναφέρεται σε έργα BOT, BOO, PFI, BOOST, BLOT, που αναλύσαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο, κοκ δεδομένου ότι οι έννοιες αυτές δεν συναντώνται στο Ελληνικό Δίκαιο με αυτή τη μορφή και δεν αποτελούν παρά διάφορους τύπους μικτών συμβάσεων.

2.1.3 Ο ρόλος της ιδιωτικής χρηματοδότησης και του τραπεζικού συστήματος στο πλαίσιο των Συμβάσεων Παραχώρησης Δημοσίων Έργων – Η σημασία των εγγυήσεων και η πολιτική μείωσης των κινδύνων.

Η διασφάλιση της ιδιωτικής χρηματοδότησης κρίνεται σημαντική για τα διευρωπαϊκά δίκτυα με ιδιαίτερη έμφαση στην έκθεση της Επιτροπής για το Ευρωπαϊκό συμβούλιο της Μαδρίτης το Δεκέμβριο του 1995, στο οποίο είχαν περιγραφεί διάφοροι τρόποι για την άρση των εμποδίων που τίθενται στην ιδιωτική χρηματοδότηση. Η επιδίωξη μάλιστα της Επιτροπής ήταν η διευκόλυνση της ιδιωτικής χρηματοδότησης των διευρωπαϊκών υποδομών και ιδιαίτερα δικτύων.

Τα διευρωπαϊκά δίκτυα βασίζονται στους οικονομικούς παράγοντες σύμφωνα με το άρθρο 129 Β της Συνθήκης. Στο βαθμό που η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για να χρηματοδοτήσει έργα υποδομής επιζητά τη συνεργασία των ιδιωτικών τραπεζών, τότε όπως είναι φυσικό ο ρόλος τους καθίσταται. Για τη διασφάλιση του δανεισμού στον οποίο προβαίνει το τραπεζικό σύστημα προσπαθεί να διασφαλιστεί από νομικής, οικονομικής, τεχνικής και εγγυητικής πλευράς. Λόγω της αδυναμίας που αντιμετωπίζει στην εξεύρεση πόρων με άλλους τρόπους οι διασφαλίσεις προέρχονται από τα κράτη μέλη, τους ανάδοχους των συμβάσεων παραχώρησης δημοσίων έργων και από την ΕΤΕΠ εφόσον συγχρηματοδοτεί τα συγκεκριμένα έργα.

Η παρέμβαση των δανειστών στις συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων αποτελεί μια έκφραση του καθοριστικού τους ρόλου που αφορά τη χρηματοδότηση αλλά και την εξέλιξη του έργου υποδομής.

Η σημασία των εγγυήσεων και η πολιτική μείωσης των κινδύνων: είναι λογικό να πούμε ότι κανονικά η αρμόδια κυβέρνηση ενώ δεν θα πρέπει να παράσχει εγγυήσεις έμμεσα ή άμεσα στους ιδιώτες για τα αναμενόμενα έσοδα-έξοδα θα πρέπει να εμφανίζεται και να είναι αξιόπιστη σχετικά με την πραγματοποίηση παρεμβάσεων στο θεσμικό και οικονομικό πεδίο, μακροοικονομικό και μικροοικονομικό πλαίσιο, ώστε να μην ανατραπούν οι λογικές προσδοκίες που τρέφουν οι επενδυτές. Όσο περισσότερο αξιόπιστη εμφανίζεται μια χώρα τόσο λιγότερες θα είναι οι εγγυήσεις που θα απαιτηθούν προκειμένου να προσελκυστούν ιδιώτες επενδυτές. Χωρίς να είναι δυνατόν να οριστεί επακριβώς η έννοια των εγγυήσεων στην περίπτωση των συμβάσεων παραχώρησης, πρακτικά έχουν την έννοια της ανάληψης ευθύνης για την κάλυψη κάποιου ειδικού κινδύνου πχ της επίπτωσης στα έσοδα από κάποια ανταγωνιστική επένδυση, που δεν είναι επιθυμητό να ελεγχθεί και δεν είναι δυνατό να υπάρξει δέσμευση στη σύμβαση.

Οι εγγυήσεις άμεσες ή έμμεσες, όπως έχει παρατηρηθεί, ασκούν αρνητικό ρόλο στο είδος και την ποιότητα των επενδυτικών επιλογών, στα κίνητρα για την αποτελεσματική τους διαχείριση, καθώς και στην επιβάρυνση του προϋπολογισμού με ανορθόδοξο τρόπο. Είναι γεγονός ότι η υπερβολική επιθυμία του Δημοσίου να αναλάβει κινδύνους προσφέροντας εγγυήσεις μπορεί να προσελκύσει το ενδιαφέρον των ιδιωτών, αλλά δεν θα βοηθήσει τελικά στη σωστή ή καλύτερη επιλογή των έργων ούτε στην αποτελεσματική διοίκηση και διαχείριση. Επιπλέον θα επιβαρύνει τα χρέη της χώρας και τις υποχρεώσεις των μελλοντικών γενεών δυσχεραίνοντας γενικά την άσκηση οικονομικής πολιτικής.

Συχνές είναι οι περιπτώσεις¹⁰ όπου χωρίς κάποιες εγγυήσεις δεν είναι δυνατή η προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων και η πραγματοποίηση ιδιαίτερα χρήσιμων έργων. Σε τέτοιες περιπτώσεις αφού λάβουν υπόψη την οικονομική αξιολόγηση του έργου με ευρύτερα κοινωνικοοικονομικά κριτήρια, λαμβανομένων υπόψη και των εξωτερικών οικονομιών και κάποιων ιδιαιτέρων χαρακτηριστικών (αν υπάρχουν) και τα οφέλη που θα προκύψουν, πέρα από τα ιδιωτικά, θα πρέπει να αναζητηθούν τρόποι προσέλκυσης του ιδιωτικού κεφαλαίου με βελτίωση της μικροοικονομικής εικόνας (ελαχιστοποίηση των αφανών υποχρεώσεων το Δημοσίου και των εμπλεκόμενων δημόσιων φορέων.

Πράγματι υπάρχουν διάφοροι τρόποι ενθάρρυνσης των ιδιωτικών κεφαλαίων και μείωσης του κόστους συμμετοχής τους μέσω μείωσης των κινδύνων. Η μείωση των κινδύνων είναι βέβαια δυνατή με την υιοθέτηση των κατάλληλων πολιτικών. Η άσκηση τέτοιων πολιτικών είναι μια μακρόχρονη και ιδιαίτερα δύσκολη διαδικασία. Κάποια έργα θα πρέπει παράλληλα να πραγματοποιούνται με τη συμμετοχή ιδιωτών και με τη στήριξη από το Δημόσιο. Η άμεση συμμετοχή του Δημοσίου με δημόσια κεφάλαια, συχνά είναι ένας κοινά αποδεκτός τρόπος ενίσχυσης των ιδιωτικών επενδύσεων, με δεδομένο τα πολλαπλά δημόσια οφέλη και τη μακροχρόνια διάρκεια. Με την άμεση συμμετοχή μειώνεται το απαιτούμενο ιδιωτικό κεφάλαιο, μετοχικό και δανειακό και μειώνεται ο κίνδυνος των εσόδων και της ομαλής πορείας της επένδυσης. Είναι γνωστό ότι η δημόσια συμμετοχή είναι απαραίτητη για έργα που αποφέρουν γενικότερα οφέλη τα οποία δεν είναι δυνατόν να ανταμειφθούν από την αγορά των χρηστών στο δεδομένο χρόνο της παραχώρησης.

Ένας άλλος τρόπος είναι η άμεση επιδότηση των εσόδων με τρόπους που δεν δημιουργούν αντικίνητρα στην άσκηση αποτελεσματικής πολιτικής από τον παραχωριστούχο. Σε παραδείγματα που έχουμε αναφέρονται στην επιδότηση εσόδων διοδίων αυτοκινητοδρόμων στις φτωχότερες περιοχές της Χιλής, καθώς και διάφορες φορολογικές απαλλαγές, ανάλογες με αυτές που θα ίσχυαν στην περίπτωση μιας καθαρά δημόσιας επένδυσης ή που ταιριάζουν ιδιαίτερα στη συγκεκριμένη αν η άμεση

¹⁰ Περιπτώσεις όπως είναι αυτές των δρόμων με διόδια όπου οι προβλέψεις συχνά αποδεικνύονται αναξιόπιστες, η εγγύηση του Δημοσίου για κάποια ελάχιστη χρήση μπορεί να θεωρηθεί απαραίτητη κάτι που ισχύει ακόμη περισσότερο σήμερα που η χρηματοδότηση έχει γίνει ακόμη δυσκολότερη.

οικονομική συμμετοχή δεν είναι δυνατή. Επιπρόσθετα απαιτείται ευελιξία στον καθορισμό της διάρκειας των συμβάσεων παραχώρησης ώστε με την επιμήκυνσή της να μειώνεται ο κίνδυνος σχετικά με την αναμενόμενη απόδοση του έργου.

Το Δημόσιο, συνήθως, έχει τη δυνατότητα δανεισμού με χαμηλότερο κόστος και όρους γενικά από κάποιον Διεθνή Οργανισμό, σε σχέση με κάποιους ιδιώτες μέσω εμπορικών τραπεζών, όπως για παράδειγμα η Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Με τον τρόπο αυτό θα εξασφαλίζεται η χρηματοδότηση με τους καλύτερους όρους. Επιπλέον είναι δυνατόν να εκδοθούν και μακροχρόνια ομόλογα για τη χρηματοδότηση κάποιων έργων αλλά μια τέτοια πολιτική δεν είναι πρόσφορη στις αναπτυσσόμενες χώρες.

Το Δημόσιο επίσης μπορεί να εγγυηθεί για την αποπληρωμή του χρέους. Αυτές οι εγγυήσεις έχουν διαφορετικό κόστος για το Δημόσιο και διαφορετική επίδραση στο επενδυτικό σχέδιο. Εγγυήσεις για μέρος των εσόδων μειώνουν τον κίνδυνο των μετόχων αλλά και των δανειστών. Αντίθετα εγγυήσεις των δανειακών κεφαλαίων διευκολύνουν τη διαθεσιμότητά τους και περιορίζουν το απαιτούμενο μετοχικό κεφάλαιο. Αντίστοιχα αυτές οι εγγυήσεις έχουν μικρότερο κόστος για το δημόσιο, καθώς οι μέτοχοι είναι αυτοί που συνεχίζουν να φέρουν τον κίνδυνο αλλά και το κίνητρο αποκόμισης εσόδων. Το μειονέκτημα των εγγυήσεων αυτών είναι ότι τελικά μειώνουν το ενδιαφέρον των δανειστών για εξονυχιστικό έλεγχο της συγκεκριμένης επένδυσης με αποτέλεσμα του περιορισμού της θετικής συμβολή τους στο επενδυτικό σχέδιο. Συχνά κρίνεται σκόπιμος κάποιος συνδυασμός των πιο πάνω τρόπων στήριξης της επένδυσης.

Ορισμένες φορές στα αρχικά στάδια της στροφής της οικονομικής πολιτικής στη διαδικασία των παραχωρήσεων μπορεί να είναι απαραίτητη κάποια μεγαλύτερη ενίσχυση των επενδυτικών σχεδίων καθώς και η παροχή κάποιων εγγυήσεων. Με την πρόοδο της διαδικασίας και στην περίπτωση που ασκείται γενικότερα σωστή πολιτική τότε αναπτύσσεται η τεχνογνωσία στη σύναψη των συμβάσεων. Τα έργα, με τη σειρά τους, αν έχουν λειτουργική και τεχνική αρτιότητα και εξυπηρετούν σωστά τις ανάγκες για τις οποίες σχεδιάστηκαν, αποτελούν τότε σημαντικό περιουσιακό στοιχείο για τη χώρα που

τα αποκτά. Σημασία για τη μείωση των κινδύνων έχει η απόκτηση της γνώσης και τεχνογνωσίας σχετικά με τις συνεργασίες Δημοσίου-Ιδιωτών.

Μεταξύ των παραγόντων που θα πρέπει να εκτιμηθούν σωστά, εκτός από την αξιολόγηση των ίδιων των έργων, είναι:

1. Το κόστος του δεσμευμένου ιδιωτικού κεφαλαίου σύμφωνα με αυτά που ισχύουν διεθνώς, ώστε να επιτρέπεται η αντίστοιχη απόδοση από τις ρυθμιστικές αρχές.
2. Προβλέψεις σχετικά με τη ζήτηση των υπηρεσιών που θα παρέχει το έργο και που συνδέονται, πέραν των γενικών και με ειδικότερους παράγοντες, άρα και ειδικότερους κινδύνους της αγοράς στην οποία απευθύνεται η επένδυση, ανταγωνισμός από άλλες επιχειρήσεις, άλλα έργα, εξελίξεις σχετικά με πρόσωπα-χρήστες, κλπ.

Η αποτίμηση και εκτίμηση των κινδύνων: τους κινδύνους που αναλαμβάνει μια κυβέρνηση είναι υποχρεωμένη να τους παρακολουθεί και να τους διαχειρίζεται. Επιπρόσθετα θα πρέπει να υπάρχει διαφάνεια και δημοσιότητα. Αυτό μεταφράζεται στο ότι οι κίνδυνοι και οι αντίστοιχες εγγυήσεις πρέπει να καταγράφονται, να εκτιμώνται και να αποτιμώνται αν είναι δυνατό σε νομισματικές μονάδες. «Μια πρώτη προσπάθεια στην κατεύθυνση αυτή είναι η κατάρτιση και η δημοσίευση ενός καταλόγου υποχρεώσεων και εγγυήσεων με το αντίστοιχο μέγιστο ποσό της πιθανής απώλειας κατά περίπτωση. Μια ανάλογη ενέργεια γίνεται από την κυβέρνηση της Νέας Ζηλανδίας»¹¹. Μεγαλύτερη σημασία και χρησιμότητα έχει το αναμενόμενο (σύμφωνα με κάποια κατανομή πιθανοτήτων) και όχι το μέγιστο ενδεχόμενο ποσό απώλειας.

2.2 Η θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Ε.Ε.)

¹¹ ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ, ΕΚΘΕΣΕΙΣ 40, ΣΤ. ΧΕΙΜΩΝΙΤΗ – ΤΕΡΡΟΒΙΤΗ, «ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΙΔΙΩΤΩΝ ΣΤΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ», ΑΘΗΝΑ 2003.

Στη δεκαετία του '90 τα όργανα της Ε.Ε. διαπίστωσαν ότι ο πολλαπλασιασμός των συμβάσεων παραχώρησης στα κράτη-μέλη και η ραγδαία εξέλιξη του θεσμού του Private Finance Initiative (PFI) στην Μ. Βρετανία, δημιουργούσε ζητήματα εφαρμογής των κοινοτικών οδηγιών για τις δημόσιες συμβάσεις, αλλά και προδιέγραφε μια σαφή πολιτική πρόκληση στην οποία η Ε.Ε. όφειλε να τοποθετηθεί.

Τηρώντας τις κατά τα άλλα χρονοβόρες διαδικασίες προπαρασκευής, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τοποθετήθηκε στο νομικό επίπεδο κατ' αρχήν με την υπ' αριθμόν 2000/C 121/02 Ερμηνευτική Ανακοίνωση και στη συνέχεια (μετά από μία τετραετία περίπου), με την Οδηγία 2004/18/EK της 31ης Μαρτίου 2004 («Περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών», η οποία καταργεί τις οδηγίες 92/50/EOK, 93/36/EOK και 93/37/EOK, όμως η έναρξη εφαρμογής της ορίζεται πριν από την 31-1-2006), και με το «Πράσινο Βιβλίο για τις Συμπράξεις δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα» (30-4-2004/COM(2004) 327, τελικό).

Με την ανωτέρω Οδηγία, ορίσθηκε η έννοια της σύμβασης παραχώρησης δημοσίων έργων σαν μια σύμβαση, με τα ίδια χαρακτηριστικά με μια δημόσια σύμβαση έργων, εκτός του γεγονότος ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου, είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής.

Στο Πράσινο Βιβλίο επιχειρείται η διατύπωση ορισμένων κοινών στοιχείων και διακρίσεων των ΣΔΙΤ, για να μπορέσει να δοθεί μια αρχική κατεύθυνση εφαρμογής των Οδηγιών στα πολλά και σύνθετα προβλήματα δημοπράτησης, που ανέκυψαν στα κράτη-μέλη και συνδέεται με τον «ανταγωνιστικό διάλογο», αλλά και για να ξεκινήσει μια διαβούλευση για τις ΣΔΙΤ

2.3 Τα ΣΔΙΤ σε Ευρώπη και Αμερική (πως τα χειρίστηκαν-τα αποτελέσματά τους).

Στις ανεπτυγμένες Δυτικές χώρες, παρά την ανεπτυγμένη ιδιωτική πρωτοβουλία και τη συμμετοχή ιδιωτών σε πολλά έργα και δραστηριότητες κοινής ωφέλειας και αστικών αναπλάσεων η αυτοχρηματοδότηση κλασικών έργων υποδομής, και ειδικότερα αυτοκινητοδρόμων, δεν προχώρησε ιδιαίτερα, ενώ κάποια μεγαλύτερη σχετικά πρόοδος στην ιδιωτική χρηματοδότηση αυτοκινητοδρόμων πρέπει να έγινε σε νοτιοευρωπαϊκές χώρες όπως η Ιταλία και η Ισπανία. Οι λόγοι για αυτή την καθυστέρηση οφείλονται από τη μια στην παράδοση και κουλτούρα, αλλά και την αποδοχή συστημάτων διοδίων από την κοινή γνώμη και από την άλλη στις αντικειμενικές δυσκολίες εφαρμογής των συστημάτων εισπραξης των διοδίων. Οι δυσκολίες αυτές δεν σημαίνει ότι δεν υπήρχαν εξελίξεις με αυτά τα έργα αφού οι χώρες βρίσκονται σε πλεονεκτική θέση όσο αφορά τη δυνατότητά τους να πραγματοποιήσουν συνεργασίες με το ιδιωτικό κεφάλαιο σε μακροχρόνια βάση και να διαχειριστούν τις δυσκολίες της σύμβασης.

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημάνουμε ότι η επιβράδυνση των χρηστών της υποδομής σε συνδυασμό με τη φορολογία των οδικών μέσων είναι ένα θέμα που απασχόλησε την Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο της εναρμόνισης των ανταγωνιστικών συνθηκών (Οδηγία 93/89/ΕΕ) μεταξύ μεταφορικών μέσων (οδικές, σιδηροδρομικές) και μεταξύ χωρών. Η επιβάρυνση σε σχέση με τη διανυόμενη διαδρομή, το χρόνο και το όχημα θέτει το θέμα του καταλογισμού του κόστους των οδικών υποδομών σε ορθολογικότερες βάσεις και το θέμα απασχολεί τις ευρωπαϊκές χώρες και κυρίως εκείνες (για παράδειγμα Ηνωμένο Βασίλειο, Γερμανία) που δεν έχουν παράδοση¹² στην επιβολή διοδίων σε τμήματα του δικτύου τους. Αναφέρουμε στη συνέχεια μερικά παραδείγματα όπως για το Ηνωμένο Βασίλειο και τις ΗΠΑ, όπου είναι χώρες στις οποίες η χρηματοδότηση των αυτοκινητοδρόμων είναι κατά παράδοση αρμοδιότητα του Δημοσίου.

Γαλλία-αυτοκινητόδρομοι: Σήμερα η χώρα της Γαλλίας διαθέτει το τρίτο μεγαλύτερο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων παγκοσμίως. Η περίπτωση της Γαλλίας αποτελεί καλό παράδειγμα γρήγορης ολοκλήρωσης ενός καλού δικτύου αυτοκινητοδρόμων ισάξιου με άλλα και σε πολύ σύντομο διάστημα, μέσω των συμβάσεων παραχώρησης αλλά δεν

¹² Παράδοση εισπραξης διοδίων στους δρόμους έχουν οι χώρες του ευρωπαϊκού Νότου, Γαλλία, Ισπανία, Ιταλία και Ελλάδα.

δίνεται ως παράδειγμα συνεργασίας Δημοσίου –Ιδιωτών. Μάλιστα το δίκτυο αυτό ολοκληρώθηκε χωρίς πολύ σημαντικές επιβαρύνσεις των χρηστών. Η δημιουργία του δικτύου ξεκίνησε στα μέσα της δεκαετίας του '50 με τη χρήση συμβολαίων παραχώρησης για την κατασκευή και λειτουργία των αυτοκινητοδρόμων, ώστε από τη συλλογή των διοδίων να αποπληρώνονται τα δανειακά κεφάλαια και να εξασφαλίζονται τα έξοδα συντήρησης. Μέχρι το 1970 το σύστημα των παραχωρήσεων ήταν στα χέρια φορέων του Δημοσίου. Το 30-40% των κεφαλαίων προέρχονταν από κρατικά κεφάλαια και τα υπόλοιπα ήταν δανειακά από ενδιάμεσο κρατικό φορέα με την εγγύηση του Δημοσίου, το οποίο είχε και την ευθύνη της κατασκευής και συντήρησης.

Από το 1970 για να επιταχυνθεί η κατασκευή του δικτύου, άλλαξε το θεσμικό πλαίσιο και το σύστημα παραχωρήσεων επεκτάθηκε και σε ιδιώτες. Η παγκόσμια οικονομική συγκυρία όμως (οι πετρελαϊκές κρίσεις) και τα πραγματικά δεδομένα των παραχωρήσεων οδήγησαν σε αποτυχία. Η αποτυχία της εμπλοκής των ιδιωτών πρέπει να αναζητηθεί και σε άλλους παράγοντες, καθώς η πετρελαϊκή κρίση ήταν μόνο ένας από αυτούς. Σημαντικό όμως ήταν και το γεγονός ότι οι ιδιώτες που είχαν εμπλακεί, κυρίως κατασκευαστικές εταιρείες, είχαν μεγαλύτερο ενδιαφέρον για κατασκευαστικό μέρος της σύμβασης παρά για τη λειτουργία, ενώ το Δημόσιο¹³ φρόντιζε να ανταποκρίνεται στον παραδοσιακό του ρόλο. Σιγά σιγά το Δημόσιο άρχισε να αποκτά όλο και μεγαλύτερο έλεγχο στη διαχείριση των αυτοκινητοδρόμων. Σημειώνουμε ότι η ανάμειξη των ιδιωτών στους αυτοκινητοδρόμους ξεκίνησε τη δεκαετία του '70 για να σταματήσει τελικά στις αρχές της δεκαετίας του '80, δηλαδή πριν αρχίσει η συστηματική προσπάθεια εξεύρεσης μεθόδων συνεργασίας Δημοσίου-Ιδιωτών σε κλασσικά έργα υποδομής μεταφορών και ειδικότερα σε αυτοκινητόδρομους. Το αναθεωρημένο σχέδιο του 1990 προέβλεπε την προσθήκη 3.500 χλμ. στο υφιστάμενο δίκτυο, με το σύστημα των παραχωρήσεων, που αναμένεται να λήξουν το 2010-2012.

Κρίνοντας συνολικά το γαλλικό εγχείρημα της δημιουργίας συγχρηματοδοτούμενων αυτοκινητοδρόμων, καταλήγουμε στο ότι αυτό που συνέβη κατά κύριο λόγο ήταν η

¹³ Η γαλλική κυβέρνηση στα μέσα της δεκαετίας του '70 περιόρισε το δικαίωμα των ιδιωτών παραχωρησιούχων να καθορίζουν ελεύθερα τις τιμές των διοδίων, βασιζόμενη για την ασυνεπή αυτή συμπεριφορά στο παραδοσιακό θεσμικό πλαίσιο.

μεταφορά του κόστους δανεισμού από τον κρατικό προϋπολογισμό στις τοπικές αρχές και σε εταιρείες μικτής οικονομίας, όχι όμως ουσιαστική συνεργασία Δημοσίου-Ιδιωτών. Στην αρχή της δεκαετίας του '50 όλο το δίκτυο χρηματοδοτούταν από τον προϋπολογισμό, ενώ το 1990 μόνο το 27% προερχόταν από αυτή την πηγή.

Αγγλία – υποδομές μεταφορών: Πρέπει να παρατηρήσουμε ότι παρά το γεγονός ότι ο ιδιωτικός τομέας στο Ηνωμένο Βασίλειο τα τελευταία χρόνια έχει σχετικά αξιόλογη συμμετοχή ακόμη και σε υποδομές μεταφορών και υπάρχουν παραδείγματα μεταβίβασης δημόσιων επιχειρήσεων και οργανισμών σε ιδιώτες (σιδηρόδρομοι, αεροδρόμια κλπ.) η συμμετοχή των ιδιωτών σε έργα και ειδικότερα σε δρόμους με συμβάσεις παραχώρησης συνάντησε δυσκολίες. Στην περίπτωση των δρόμων στο γεγονός ότι παραχωρείται το δικαίωμα εκμετάλλευσης ενός, μέχρι τότε, «ελεύθερου» αγαθού, με την έννοια ότι η άμεση επιβάρυνση των χρηστών και ειδικότερα η είσπραξη διοδίων για τη χρήση δρόμων δεν περιλαμβάνεται στην αγγλική και γενικά τη βορειοευρωπαϊκή πολιτική παράδοση. Το 1991 η τροποποίηση του θεσμικού πλαισίου επέτρεψε την επιβολή διοδίων μόνο για νέους αυτοκινητοδρόμους και όχι για τους υφιστάμενους (έργα βελτίωσης, διαπλάτυνσης).

Άλλη μια δυσκολία που συναντήθηκε στη συμμετοχή ιδιωτών σε έδικα έργα, είναι οι χρονοβόρες διαδικασίες που προβλέπονται από το θεσμικό πλαίσιο επειδή η έκτασή τους επηρεάζει περιοχές. Οι συμβασιούχοι ιδιώτες επενδυτές (contractors) που έχουν σχεδιάσει το έργο ώστε να βελτιστοποιούν το αποτέλεσμα του έργου σύμφωνα με τα δικά τους κριτήρια και με βάση τις αρχικές τους απαιτήσεις, είναι υποχρεωμένοι να δεχθούν τις αλλαγές που θα προκύψουν μέσα από τη δημόσια έρευνα σχετικά με το έργο αλλά και τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την τυχόν περιβαλλοντική επίπτωση του έργου. Η όλη διαδικασία είναι πιθανόν να καταλήξει σε αλλαγές σχεδίων σε προχωρημένο στάδιο. Εκτιμήθηκε μάλιστα ότι για την κατασκευή ενός αυτοκινητοδρόμου από ιδιώτη επενδυτή ο συνολικός απαιτούμενος χρόνος με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο είναι περίπου 14 χρόνια, στην περίπτωση που τρία χρόνια είναι η διάρκεια κατασκευής.

Παρόλα αυτά η απόφαση του Δημοσίου να αξιοποιήσει τη συμμετοχή των ιδιωτών για να αντλήσει ορισμένα οφέλη είναι δεδομένη και οι εξελίξεις στην κατεύθυνση αυτή αργές αλλά θετικές. Η επιθυμία της κυβέρνησης για τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων στη χρηματοδότηση οδικών έργων ανακοινώθηκε για πρώτη φορά το 1985, αρχικά για έργα γεφυρώσεων. Τελικά όμως αποφασίστηκε η συμμετοχή ιδιωτών (PFI, Private Finance Initiative, 1992) και σε έργα αυτοκινητοδρόμων (νέων ή διαπλατύνσεις, βελτιώσεις υφισταμένων). Ήδη πλέον έχουν συναφθεί αρκετές συμβάσεις παραχώρησης για γέφυρες, τούνελ και αυτοκινητοδρόμους.

Έτσι η μέχρι τώρα εμπειρία ιδιωτικών χρηματοδοτήσεων οδικών έργων περιλαμβάνει κυρίως έργα γεφυρώσεων (river crossings, i.e. Dartford crossing, Second Severn Bridge, Skye bridge κλπ.) και ένα μόνο τμήμα αυτοκινητοδρόμου με πραγματικά διόδια (BNRR), ενώ έχουν συναφθεί και κάποιες συμβάσεις παραχώρησης υφιστάμενων τμημάτων αυτοκινητοδρόμων με σύνθετο αντικείμενο, βελτίωσης, επέκτασης, συντήρησης, και διάρκεια 30 ετών. Αξίζει να αναφερθεί ότι η προβλεπόμενη αποζημίωση ρυθμίζεται και διαφοροποιείται όχι μόνο από το είδος και πλήθος των οχημάτων, αλλά και την ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας (χρόνος διαδρομής, περιορισμός ατυχημάτων κλπ.).

Οι συμβάσεις παραχώρησης στις περιπτώσεις αυτές προβλέπουν περίοδο λειτουργίας από τους ιδιώτες 20-30 χρόνια και στη συνέχεια μεταβίβαση στο Δημόσιο. Τα έργα αυτά λειτουργούν με διόδια, σε ένα πλαίσιο δρόμων χωρίς διόδια που ανήκουν στο Δημόσιο. Η πρόοδος και ολοκλήρωση των έργων είναι ευκολότερη επειδή οι διαδικασίες είναι λιγότερο χρονοβόρες λόγω των περιορισμένων συλλογικών και προσωπικών αντιδράσεων σε αυτά τα έργα. Επιπλέον είναι σαφές ότι με τις δεδομένες συνθήκες λειτουργίας, η μελλοντική ζήτηση της συγκεκριμένης υπηρεσίας φαίνεται εξασφαλισμένη και οι ιδιώτες δεν θα ανησυχούν για την πορεία των εσόδων και την αποπληρωμή της επένδυσης. Αποτέλεσμα ήταν τα έργα αυτά να ανακουφίσουν σημαντικά σημεία του δικτύου από την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Στο πλαίσιο του 10ετούς προγράμματος στον τομέα των μεταφορών (2001-2010) του αρμόδιου Υπουργείου, επιδιώκεται η συμμετοχή ιδιωτών κατά 25% στα μεγαλύτερα

έργα. Έχει επίσης εκτιμηθεί το αυξημένο κόστος συναλλαγών που προκύπτει για κάθε έργο με το σύστημα των παραχωρήσεων (DBFO) έναντι του παραδοσιακού, λόγω πρόσθετων αναγκών σε αναλύσεις σε χρονοβόρες διαδικασίες και συμβουλευτικές υπηρεσίες. Στο σημείο αυτό θα αναφέρουμε ότι το «κόστος αυτό είναι ανεξάρτητο από το μέγεθος και τη δυσκολία του παραχωρούμενου έργου και υπολογίστηκε ότι αντιστοιχεί στο 2,7% του συνολικού προϋπολογισμού, έναντι 0,65% περίπου για τις παραδοσιακές συμβάσεις»¹⁴. Τέλος καθορίζονται συγκεκριμένα δεδομένα διάρκειας ζωής για τα διάφορα στοιχεία του έργου τη στιγμή που λήγει η σύμβαση και το έργο επιστρέφει στην ιδιοκτησία του Δημοσίου, π.χ. 10 έτη πρέπει να είναι η απομένουσα διάρκεια ζωής του οδοστρώματος, ενώ για τα περισσότερα διάρκεια είναι τουλάχιστον 30 χρόνια και φθάνει για κάποια και τα 120 χρόνια. Η πιθανότητα όμως επέκτασης της αρχικής σύμβασης, αντί της επιστροφής στο Δημόσιο, αποτελεί κίνητρο για την καλή συντήρηση του έργου.

Η συμμετοχή των ιδιωτών στην υποδομή με τις μακροχρόνιες συμβάσεις οδηγεί και σε μία συνέπεια επιλογών κόστους κατασκευής και κόστους συντήρησης και σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί να οδηγήσει σε χαμηλότερη ποιότητα έργων από αυτή που κρίνεται άριστη με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια. Τέτοιες δυσκολίες επισημαίνουν την ανάγκη και τη δυσκολία των απαιτούμενων ρυθμίσεων, πέρα από τις ήδη υφιστάμενες.

Συνολικά συμπεραίνεται ότι παρά τις όποιες δυσκολίες, έχει γίνει σημαντική πρόοδος όσο, ίσως, σε καμία άλλη χώρα, στην απόκτηση τεχνογνωσίας από την πλευρά του Δημοσίου, σχετικά με κρίσιμα σημεία της συνεργασίας Δημοσίου/ιδιωτών στα οδικά έργα και με τα οφέλη που πρέπει να διασφαλιστούν από την πλευρά του Δημόσιου συμφέροντος. Η πρόοδος αυτή έχει εκτιμηθεί ότι θα αποδώσει στο μέλλον.

Γερμανία – Υποδομές: Η Γερμανία δεν έχει αξιοζήλευτη εμπειρία για την ιδιωτική χρηματοδότηση έργων υποδομής. Σύμφωνα με την παράδοση και το Σύνταγμα τα έργα αυτά αποτελούσαν ανέκαθεν ευθύνη των δημόσιων αρχών που είχαν και την υποχρέωση της χρηματοδότησης και δημιουργίας τους. Οι πρώτες προσπάθειες αλλαγής των

¹⁴ Ιστοσελίδα Highways Agency, Δεκέμβριος 2002.

παραδοσιακών απόψεων και προώθησης των νέων μορφών συνεργασίας Δημόσιου – ιδιωτικού τομέα στα έργα υποδομής είναι μεταγενέστερες, καθώς έγιναν στις αρχές της 10ετίας του '90 από τις ανάγκες χρηματοδότησης των πολύ λίγων υποδομών της πρώην Ανατολικής Γερμανίας.

Επίσης στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφέρουμε ότι μεγάλες ελλείψεις έργων υποδομής – και άρα ανάγκης δημιουργίας των ιδιωτικών σχημάτων – παρουσιάζονται αρχικά στην Ανατολική Γερμανία, όπου ο ιδιωτικός τομέας ήταν δύσκολα αποδεικτός και μεγαλύτερα τα προβλήματα συνεργασίας μεταξύ Δημοσίου-ιδιωτών. Οι ανάγκες αυτές αποτέλεσαν το εφαλτήριο της γερμανικής κυβέρνησης να αποφασίσει την αναζήτηση τρόπων εισαγωγής των ιδιωτών στη χρηματοδότηση έργων υποδομής.

Τα σχήματα που εφαρμόστηκαν για αυτή τη συνεργασία δεν χαρακτηρίζονται ως αποτελεσματικά από την οπτική της καλύτερης κατανομής κινδύνων και της εξοικονόμησης των πόρων. Η χρηματοδότηση του έργου επιβαρύνεται με τα υψηλότερα επιτόκια (σε σχέση με αυτά του Δημοσίου) που καλούνται γενικά να πληρώσουν οι ιδιώτες δανειζόμενοι. Τα σχήματα που έχουν εφαρμοσθεί αποτελούν μεθόδους σταδιακής και σε μακροχρόνια βάση (15-20 χρόνια ή και περισσότερο) αποπληρωμής των επενδύσεων και αντιμετώπισης των στενοτήτων του προϋπολογισμού.

Γενικότερα θα μπορούσαμε να διαπιστώσουμε οι μέχρι τώρα εμπειρίες είναι θετικές, με την έννοια της συμβολής τους στην απόκτηση γνώσης σχετικά με το θέμα και εφόσον δεν αναιρούν την πολιτική βούληση για την προώθηση συνεργασίας Δημοσίου – ιδιωτών.

ΗΠΑ – Αυτοκινητόδρομοι: Η αναγνώριση της θετικής επίδρασης των υποδομών στην ποιότητα ζωής και στο περιβάλλον είναι δεδομένη. Στοιχεία επιβεβαιώνουν ότι οι ΗΠΑ έχουν μειώσει τις δαπάνες για επενδύσεις σε υποδομές μετά το τέλος της δεκαετίας του '60. Σε ότι αφορά την επάρκεια των επενδύσεων παρατηρήθηκε ότι οι αποφάσεις και τα κίνητρα για τις επενδύσεις αυτές δεν είναι συχνά συνεπή με αυτά που απορρέουν από τη λογική των οικονομολόγων και την οικονομική θεωρία ούτε τα μακροχρόνια κοινωνικά

συμφέροντα. Αντίθετα πολλές φορές οι αποφάσεις για επενδύσεις εξυπηρετούν πολιτικές σκοπιμότητες που υπόκεινται στην ικανοποίηση όσων καλούνται να πληρώσουν φόρους. Πρέπει να επισημάνουμε και το σημαντικό ρόλο των εξωγενών παραγόντων που ενθάρρυναν την πραγματοποίηση των επενδύσεων και που σήμερα δεν υφίστανται στις ΗΠΑ. Αντίθετα παρατηρούνται προβλήματα στην κατανομή των επενδυτικών πόρων και στην αποτελεσματική τιμολόγηση των υπηρεσιών και φορολόγησης των χρηστών της εκάστοτε υποδομής. Σχετικά με τη χρηματοδότηση των επενδύσεων παρατηρήθηκε ότι είναι σκόπιμο τουλάχιστον στο πλαίσιο του πολιτειακού συστήματος των ΗΠΑ, αυτές να χρηματοδοτούνται κυρίως από τους χρήστες ή και τους τοπικούς πολιτειακούς φορείς κατά περίπτωση.

Το οδικό δίκτυο και συγκεκριμένα αυτό των αυτοκινητοδρόμων, αρχίζει να υπάρχει μετά το 1920 και μπορούμε να το διερευνήσουμε σε σχέση με τους όρους εμπλοκής των ιδιωτών στη δημιουργία και λειτουργία των υποδομών και τις δυνατότητες συνεργασίας με το δημόσιο.

Στις ΗΠΑ όπου η ιδιωτική συμμετοχή έχει την μεγαλύτερη παράδοση, παραδόξως από το τέλος του 19^{ου} αιώνα δεν έγιναν ιδιωτικοί δρόμοι με διόδους, σε αντίθεση με τις ευρωπαϊκές χώρες, αφού ακόμη και οι μεγάλοι δημόσιοι αυτοκινητόδρομοι δεν έχουν διόδους. Το εθνικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων που συνδέει όλες τις Πολιτείες χρηματοδοτήθηκε σχεδόν εξολοκλήρου από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση, η οποία και το σχεδίασε και έθεσε τις προδιαγραφές, δεν διαχειρίστηκε όμως την κατασκευή, καθώς το έκαναν οι Πολιτείες. Τα κεφάλαια χρηματοδότησης προέρχονταν από τον φόρο καυσίμων, το φόρο ελαστικών κ.λπ. που διαμοιράζονταν στις Πολιτείες για τη συγκεκριμένη επένδυση. Οι Πολιτείες είναι υπεύθυνες και για τη συντήρησή τους, καθώς και για την κατασκευή του οδικού δικτύου πολιτειακού επιπέδου. Γενικά το οδικό δίκτυο στο τοπικό και στο πολιτειακό επίπεδο χρηματοδοτείται από δημόσιους πόρους και από γενικά έσοδα, με κάποια εξαίρεση το οδικό δίκτυο που έχει προορισμό να εξυπηρετεί κάποια συγκεκριμένα αναπτυξιακά έργα.

Η περίπτωση της Καλιφόρνια είναι πολύ χαρακτηριστική ακατάλληλου μερισμού ευθυνών και ελλιπούς προετοιμασίας, για πολλούς. Συμπερασματικά χωρίς πρόσφατες εξελίξεις στις ΗΠΑ, σχετικά με τη δημιουργία και εκμετάλλευση αυτοκινητοδρόμων από ιδιώτες, μέχρι το δεύτερο μισό της δεκαετίας του '90 δεν προκύπτει ότι η συμμετοχή των ιδιωτών στους αυτοκινητοδρόμους είχε ιδιαίτερα ευοίωνες προοπτικές σε αυτή τη χώρα.

Μεξικό - Κατασκευή δρόμων με διόδια: Μετά το 1987 στο Μεξικό άρχισε η προσπάθεια για την αναβάθμιση του εθνικού δικτύου δρόμων και λεωφόρων, για να συνδέεται η πόλη του Μεξικού και τα άλλα αστικά κέντρα με τα κυριότερα λιμάνια και τις συνοριακές περιοχές με ικανοποιητικό τρόπο. Η έλλειψη πόρων ήταν αυτή που τελικά επέβαλε την προσέλκυση του ιδιωτικού τομέα. Στην περίπτωση του Μεξικού είναι σαφές – σε αντίθεση με άλλες χώρες, π.χ. Αυστραλία – υπήρχε στρατηγικός σχεδιασμός και τα έργα που επιλέχθηκαν να προωθηθούν με ιδιωτικά κεφάλαια ήταν αποτέλεσμα αυτού του σχεδιασμού. Τα σχήματα που έγιναν ανάδοχοι αυτών των συμβάσεων ήταν κατά κύριο λόγο κατασκευαστικές επιχειρήσεις ή μπορούσαν να συμπεριλαμβάνουν και τέτοιες.

Τελικά η χώρα απέκτησε πράγματι ένα αξιόλογο ποσοτικά και ποιοτικά οδικό δίκτυο που στο μέλλον απέφερε σημαντικά οφέλη, αλλά χρησιμοποιήθηκαν περισσότεροι πόροι και γρηγορότερα από όσο θα έπρεπε και η ποιότητα του δικτύου που προέκυψε είναι σε κάποιες περιπτώσεις ανώτερη από την απαιτούμενη.

Τα συμπεράσματα από τη διεθνή εμπειρία:

Οι συνεργασίες με τους ιδιώτες σε έργα και υπηρεσίες δημόσιου συμφέροντος, προϋποθέτουν δραστηριοποίηση του Δημοσίου ώστε να διασφαλιστεί η επιτυχία αυτής της συνεργασίας. Αυτά ικανοποιούνται ευκολότερα στις ανεπτυγμένες χώρες όπου και η δραστηριότητα των ιδιωτών είναι περισσότερο εύρωστη και οι ανάγκες σε υποδομές είναι γενικά μικρότερες. Παρόλα αυτά προκύπτει ότι αυτές τελικά είναι πιο διστακτικές και προχωρούν προσεκτικά για τη διαφύλαξη του δημόσιου συμφέροντος στην υλοποίηση παραδοσιακών έργων υποδομής με τη συμμετοχή ιδιωτών.

Μεγαλύτερη ανάγκη υποδομών έχουν γενικά οι λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και για να ικανοποιήσουν τις άμεσες ανάγκες τους, αλλά και για να αλλάξουν το υπάρχον οικονομικό κλίμα τους και τελικά να επιτύχουν να προσελκύσουν παραγωγικές επενδύσεις.

Σημαντική είναι και η πρόκληση της επιτυχίας για τις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και μάλιστα στα πλαίσια του διεθνούς ανταγωνισμού. Η οικονομική κατάσταση ακόμη και μιας μικρής χώρας όπως είναι η Ελλάδα δεν αλλάζει ριζικά από την επιτυχία ή την αποτυχία κάποιων έργων και συμβάσεων. Αυτό που έχει σημασία για αυτές τις επενδύσεις είναι βασικά η μακροχρόνια συνέπεια και συστηματική επιδίωξη κάποιων στόχων. Θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

- I. Η συμμετοχή ιδιωτών και ιδιωτικών κεφαλαίων δεν αποτελεί πανάκεια αλλά είναι χρήσιμη και έτσι πρέπει να γίνεται δεκτή αλλά και να αξιοποιείται από το σύνολο των πολιτικών και κοινωνικών φορέων μιας χώρας με αμοιβαίο όφελος.
- II. Η ιδιωτική συμμετοχή θα πρέπει να κατευθύνεται έτσι ώστε να προσβλέπει σε μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα αλλά και αύξηση των επενδύσεων συνολικά, και όχι ως υποκατάστατο του Δημοσίου, μακροχρόνια.
- III. Καθώς στις συμβάσεις με ιδιώτες υπάρχει η παρουσία των ηθικών κινδύνων, θα πρέπει να ελέγξει αυτούς τους κινδύνους, με τη λειτουργία ουσιαστικών μηχανισμών πληροφόρησης, διαφάνειας και ποινών, και να εξυγιάνει τη δημόσια διοίκηση διαφορετικά θα είναι σχεδόν βέβαιη η αποτυχία της συνεργασίας.
- IV. Ταυτόχρονα μαζί με τον έλεγχο των ηθικών κινδύνων, είναι αναγκαία και η προσπάθεια δημιουργίας ενός θεσμικού κεφαλαίου, που θα περιλαμβάνει και μηχανισμούς αξιολόγησης και ανάλυσης όλων των πτυχών και σταδίων πραγματοποίησης των έργων και της σχεδιαζόμενης συνεργασίας με ιδιώτες, καθώς και της άσκησης της αναγκαίας ρυθμιστικής πολιτικής.
- V. Η αυτοχρηματοδότηση υποδομών πρέπει να εντάσσεται στο πλαίσιο μιας ιδιαίτερης αναπτυξιακής προσπάθειας.
- VI. Κάθε χώρα έχει διαφορετικές ανάγκες και δυνατότητες και με βάση αυτές θα πρέπει να ενεργεί.

Έτσι λοιπόν όπως έχουμε προαναφέρει περισσότερη ανάγκη από τα έργα υποδομής αλλά και πόρους έχουν οι λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες για τις οποίες είναι λιγότερο εύκολο και ακριβότερο να αναθέσουν έργα με συμβάσεις παραχώρησης. Σε αυτές όμως τα έργα εξυπηρετούν βασικές αναπτυξιακές ανάγκες που συχνά δεν είναι δυνατό να αποτιμηθούν άμεσα από την αγορά και να δώσουν στο έργο τα απαραίτητα έσοδα. Τα έργα αυτά είναι αναγκαία αλλά δεν επαρκούν για να δημιουργήσουν ανάπτυξη και να εξασφαλίσουν την αναμενόμενη ζήτηση και τα απαιτούμενα έσοδα και μάλιστα μέσα στα συγκεκριμένα όρια της περιόδου παραχώρησης. Για το λόγο αυτό πρέπει η προώθηση έργων με ιδιωτική συμμετοχή να συνοδεύεται και να εντάσσεται σε μια συνολικότερη αναπτυξιακή πολιτική.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι δεν προσφέρονται όλα τα έργα για συνεργασία Δημοσίου – ιδιωτών και κάθε έργο πρέπει να αντιμετωπίζεται διαφορετικά σε κάθε χώρα. Από τη διεθνή εμπειρία μάλλον επιβεβαιώνεται η γενική ανάγκη χρησιμοποίησης ιδιωτικών κεφαλαίων αλλά και ιδιωτικού μανάτζμεντ τουλάχιστον σε κάποια έργα υποδομής που για τεχνικούς και οικονομικούς λόγους μπορούν να λειτουργήσουν με επιβάρυνση των χρηστών και σε χώρες που έχουν τις ευκαιρίες και την ανάγκη να αναπτυχθούν. Η αυτοχρηματοδότηση έργων υποδομής μέσω της συνεργασίας Δημόσιου-ιδιωτικού τομέα μπορεί να οδηγήσει σε έναν αποτελεσματικότερο και καλύτερο δημόσιο τομέα. Αν όμως κάτι τέτοιο για διάφορους λόγους καθίσταται ανέφικτο για μια χώρα, τότε δεν είναι δυνατόν να ασκηθεί από το δημόσιο ο αναβαθμισμένος ρόλος της ρύθμισης συστηματικών συνεργασιών σε βάθος χρόνου με ιδιώτες και επομένως στη χώρα αυτή δεν υπάρχουν ουσιαστικά περιθώρια βελτίωσης του ανταγωνιστικού πλαισίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ PPP – ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η αναγκαιότητα της συμμετοχής από κοινού με το Δημόσιο των ιδιωτών σε προώθηση μεγάλων κυρίως έργων υποδομής οδήγησε στην συνειδητοποίηση από την πλευρά του νομοθέτη ότι κάποιες συμβάσεις θα πρέπει να εκτελούνται με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων, το κόστος των οποίων να επιμερίζεται με το Δημόσιο. Στο πλαίσιο αυτού συνιστώνται στην Ελληνική νομοθεσία οι έννοιες των αυτοχρηματοδοτούμενων ή συγχρηματοδοτούμενων έργων. Οι συμβάσεις που αναφέρονταν σε αυτοχρηματοδοτούμενα ή συγχρηματοδοτούμενα έργα απαιτούσαν κάτι παραπάνω ως παρατήρηση γιατί ήδη είχαν εκφρασθεί μέσω των Public-Private-Partnership που εισήγαγαν πολλά από τα κοινοτικά έγγραφα και έχουν χαρακτηριστεί ως PPP. Η παρατήρηση που προαναφέραμε αφορά το γενικότερο προβληματισμό που επικρατεί στην κοινότητα και τα κράτη μέλη σε σχέση με τις μεθόδους συνεργασίας ιδιωτών και κρατών χωρίς όμως να συνδέεται με τη δημιουργία νομικών κατηγοριών ή συγκεκριμένων συμβατικών ειδών. Παρόλα αυτά η έννοια των αυτοχρηματοδοτούμενων ή συγχρηματοδοτούμενων έργων έχει πλέον εισαχθεί στο Ελληνικό σύστημα δικαίου.

Εξαιτίας του ευέλικτου καθεστώτος ανάθεσης των συμβάσεων παραχώρησης δημοσίων έργων προκλήθηκε αρχικά από τους θιγόμενους ανταγωνιστές εργολήπτες ένα κύμα αντιδράσεων και προσφυγών στην Επιτροπή, όπου τις έκανε δυνατές να παρεμποδίσουν ή ακόμη να αναστείλουν τη δημιουργία αυτών των έργων αναστέλλοντας οριστικά την επίτευξη της ιδιωτικής χρηματοδότησης. Οι διαμαρτυρίες των ανταγωνιστών προέρχονταν είχαν ως βάση τη μη τήρηση των διαδικασιών δημοσιότητας και διαφάνειας, ενώ στη συνέχεια προστέθηκαν και οι διαμαρτυρίες των ανταγωνιστών που θίγονταν από την εκμετάλλευση των έργων υποδομής.

Ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι αυτό των πλοιοκτητών της Μάγχης οι οποίοι θίγονταν από την Σύνδεση του Καναλιού της Μάγχης με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί έντονη σύγκρουση η οποία φανέρωνε το πόσο σημαντική ήταν για την όλη πορεία ενός έργου υποδομής που εκτίθεται σε ιδιωτική χρηματοδότηση η επίτευξη κοινωνικής συναίνεσης. Παρόμοια παραδείγματα παρουσιάστηκαν και με άλλα έργα.

3.1 Ιστορικά Στοιχεία – Η εκτέλεση των μεγάλων έργων υποδομής κοινοτικού ενδιαφέροντος στη δεκαετία του '90 – 2000 στην Ελλάδα.

Κατά την παραδοσιακή οικονομική άποψη οι υποδομές χρηματοδοτούνται από δημόσιο χρήμα και λειτουργούν με την ευθύνη και τους κανόνες δημόσιων φορέων για την εξυπηρέτηση σκοπών που συχνά είναι πέρα από αυτούς που δικαιολογούνται από τις κινήσεις και το χρονικό ορίζοντα της αγοράς. Στα πλαίσια της αναθεώρησης των απόψεων σχετικά με την έκταση της δραστηριότητας του δημόσιου τομέα, την αναγκαιότητα και αποτελεσματικότητά της, τέθηκε και το θέμα της ιδιωτικοποίησης των υποδομών με την μορφή της εξαρχής συμμετοχής του ιδιωτικού κεφαλαίου στη δημιουργία τους. Το θέμα της συμμετοχής ιδιωτών δεν τέθηκε μόνο για τις επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας, αλλά ακόμη και για έργα παραδοσιακών υποδομών, π.χ. δρόμοι, αεροδρόμια κ.λ.π., που γενικότερα χρηματοδοτούνταν από φορολογικά έσοδα από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Σε κάθε χώρα η ανάγκη και τα δεδομένα για τη δημιουργία και λειτουργία υποδομών, είναι διαφορετικά ποιοτικά και ποσοτικά. Στις πρώην ανατολικές χώρες η ανάγκη για νέες και βελτιωμένες υποδομές εντάσσονταν στις γενικότερες ανάγκες για αλλαγή οικονομικών και πολιτικών δομών. Ανάλογα διάφορες ήταν οι αιτίες και ανάγκες σε πολλές χώρες αναπτυσσόμενες ή ανεπτυγμένες. Σε όλες ο στόχος ήταν η αύξηση της αποτελεσματικότητας των οικονομικών συντελεστών και συγχρόνως η βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Στην Ελλάδα οι πρώτες προσπάθειες για Δημόσια Ιδιωτική Συνεργασία (Public Private Partnership – PPP), άρχισαν την περίοδο 1991 – 1992, από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας με το Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο και το Μετρό της Αθήνας. «Σήμερα η λειτουργία αυτών των έργων, καθώς και η λειτουργία της Αττικής Οδού και της Γέφυρας Ρίου Αντιρρίου έχει πλέον μειώσει την καχυποψία που υπήρχε από μέρους της κοινής γνώμης, καθιερώνοντας τη χρησιμότητα της Δημόσιας Ιδιωτικής Συνεργασίας – ΔΙΣ

(PPP) στις περισσότερες συνειδήσεις των πολιτών»¹⁵. Όμως παρά την ορθότητα της πολιτικής της περιόδου 1992 – 1993 η προσπάθεια αυτή κατηγορήθηκε έντονα με αποτέλεσμα να σταματήσει για μια πενταετία κρατώντας μας πίσω και σήμερα να μην έχουμε περισσότερα διαθέσιμα έργα, καλύτερο επίπεδο ανάπτυξης, αλλά και περισσότερη εμπειρία για επέκταση της μεθόδου στη χρηματοδότηση νέων έργων σε νέους τομείς. Από το 1997-98 και ύστερα άρχισε να επανέρχεται η ιδέα για την ιδιωτική χρηματοδότηση υποδομών ως αποδεκτή πολιτική από την πλειοψηφία.

Η συγκυρία για την ανάπτυξη στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα ευνοϊκή τα τελευταία χρόνια, καθώς υπάρχουν διαθέσιμοι πόροι από τα Ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Δημόσιο και τους ιδιώτες επενδυτές. Όλα αυτά κάνουν την Ελλάδα να βρίσκεται σε μια αναπτυξιακή τροχιά στην οποία υλοποιούνται βασικές υποδομές. «Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά την περίοδο 1994 – 2000 υλοποιήθηκαν τεχνικά έργα και προγράμματα υποδομών συνολικού ύψους 20 δις Ευρώ (7 τρις δρχ. περίπου) ενώ ταυτόχρονα η Ελλάδα διανύει ένα πρόγραμμα συγχρηματοδότησης ανάλογου ύψους στα πλαίσια του Γ' Κ.Π.Σ. για την περίοδο 2000 – 2006»¹⁶. Στο αναπτυξιακό αυτό πρόγραμμα προωθούνται μεγάλα και σημαντικά έργα υποδομών ως συγχρηματοδοτούμενα με συμβάσεις παραχώρησης όπου συμμετέχουν το Ελληνικό Δημόσιο, οι ανάδοχοι των ιδιωτικών κοινοπραξιών, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και τέλος οι Εμπορικές Τράπεζες.

Για την επιτυχή υλοποίηση τέτοιων σημαντικών έργων πρέπει να τονίσουμε ότι βελτιώθηκε το νομοθετικό πλαίσιο υλοποίησης των Δημόσιων Έργων με την κατοχύρωση όρων διαφάνειας και ανταγωνισμού μέσα από τον ελεύθερο ανταγωνισμό στους διαγωνισμούς των έργων. Επιπρόσθετα έγιναν σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση των βελτιωμένων τεχνικών και προδιαγραφών, αλλά και συστημάτων

¹⁵ Άρθρο του Γεωργίου Μέργου – Καθηγητή Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Αθηνών - στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών www.mnec.gr

¹⁶ Εθνική Σχολή Δημόσιας Διοίκησης, Τμήμα: Γενικής Διοίκησης, Αικατερίνη Κόκκινου, ΘΕΜΑ: Συμβάσεις Παραχώρησης – Συνεργασία Δημόσιου Και Ιδιωτικού Τομέα, Υπόεργο: Η κατασκευή και παραχώρηση του αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος», ΑΘΗΝΑ 2003.

διαχείρισης και παρακολούθησης των έργων. Στη συνέχεια εφαρμόστηκαν σύγχρονες μέθοδοι, αλλά και μέσα διοίκησης των έργων.

Όλα αυτά έγιναν με σκοπό να υπάρξει η όσον το δυνατόν καλύτερη εκμετάλλευση για τη δημιουργία υποδομών οι οποίες θα αποτελούσαν επένδυση τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και υπερεθνικό. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι παρόλα αυτά οι υποδομές της Ελλάδας υστερούν συγκριτικά από τις υποδομές των υπόλοιπων Ευρωπαϊκών Κρατών – Μελών. Είναι γεγονός ότι την τελευταία δεκαετία η Ελληνική Κυβέρνηση κάνει σημαντικότερες προσπάθειες μέσα από προγράμματα να βελτιώσει τις υποδομές των μεταφορών της, με έμφαση στις υποδομές, το δίκτυο των μεταφορών, αλλά και τη βελτίωση της ποιότητάς τους, ώστε να επιτύχει υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και αύξηση της ανταγωνιστικότητάς της, βελτιώνοντας τη θέση της στον Ευρωπαϊκό και Διεθνή χώρο. Στην προσπάθειά της αυτή συνέβαλε και η εμπειρία άλλων χωρών που είχαν αποκτήσει από την εφαρμογή της μεθόδου των συμβάσεων παραχώρησης. Έτσι λοιπόν η Ελληνική πλευρά οδηγήθηκε στην υιοθέτηση αυτής της μεθόδου προκειμένου να μειώσει τη χρηματοδότηση των μεγάλων συγκοινωνιακών της έργων υποδομής από τον κρατικό προϋπολογισμό της.

Στις συμβάσεις παραχώρησης στα δημόσια έργα που αναλαμβάνονται συμμετέχει τόσο ο ιδιωτικός όσο και ο δημόσιος τομέας στη χρηματοδότηση της υλοποίησής τους, με αντάλλαγμα για τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα η παραχώρηση σε αυτόν το δικαίωμα εκμετάλλευσης του συγκεκριμένου έργου για ορισμένο χρονικό διάστημα¹⁷ όπου τα έσοδα που θα προκύπτουν από τη χρήση και τη λειτουργία του θα πηγαίνουν στον ιδιώτη, ώστε να καλύψουν το κεφάλαιο της ιδιωτικής συμμετοχής και τη συμφωνημένη απόδοσή του. Μετά το πέρας του προκαθορισμένου χρονικού διαστήματος η κυριότητα του έργου μεταφέρεται στο Δημόσιο. Αξίζει στο σημείο αυτό να αναφέρουμε ότι τον πολιτικό και το χρηματοοικονομικό κίνδυνο τον αναλαμβάνει το Δημόσιο, ενώ η κατασκευάστρια εταιρεία αναλαμβάνει τον κίνδυνο κατασκευής, αλλά και ένα αρκετά

¹⁷ Με προκαθορισμένους όρους, δικαιώματα και προϋποθέσεις που αναφέρονται στην αντίστοιχη Σύμβαση Παραχώρησης του έργου.

σημαντικό μέρος του χρηματοοικονομικού κινδύνου κατά την περίοδο λειτουργίας και εκμετάλλευσης του έργου¹⁸.

Η εμπειρία της χώρας μας στις Συμβάσεις Παραχώρησης Συγχρηματοδοτούμενων Έργων είναι σχετικά πρόσφατη. Άρχισε να εξελίσσεται στις αρχές της δεκαετίας του 1990 με τη γνωστοποίηση της προκήρυξης του διαγωνισμού για επιλογή του εταίρου του Ελληνικού Δημοσίου, όπου θα ανέλαμβανε το σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση, την κατασκευή και λειτουργία του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος στα Σπάτα. Επιπρόσθετα ήδη στο Β' ΚΠΣ, είχε συμφωνηθεί μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Ελληνικού Δημοσίου η ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ του δημόσιου τομέα με την ιδιωτική πρωτοβουλία για την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών. Η εφαρμογή των Συμβάσεων Παραχώρησης γίνεται σε έργα μεγάλου προϋπολογισμού, που το Ελληνικό Δημόσιο υπό άλλες συνθήκες δεν θα μπορούσε να χρηματοδοτήσει αυτόνομα. Κάποια από τα εντασσόμενα έργα είναι το Διεθνές Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου, η Αττική Οδός, ο Υπόγειος Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης. Τέλος τον Ιούνιο του 1996 στο ΥΠ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. συστάθηκε η Γενική Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων Έργων, προκειμένου να εποπτεύσει αυτής της συγκεκριμένης μορφής δημόσια έργα αλλά και να σχεδιάσει το θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο θα γινόταν η δρομολόγησή τους.

Κάνοντας επισκόπηση την οικονομική και πολιτική συγκυρία της δεκαετίας οι συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων έτυχαν κατά την τελευταία δεκαετία αυτόνομης ρύθμισης με ειδικούς νόμους, που κύρωσαν τις συμβάσεις που καταρτίστηκαν σε όχι και τόσο σταθερές, πολλές φορές νομικές βάσεις, ώστε να θεραπεύσουν τόσο τις ατέλειες της διαδικασίας δημοπράτησης όσο και τις ιδιαίτερες νομικές αδυναμίες. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημάνουμε ότι είναι αμφίβολο αν όλες οι σχετικές συμβάσεις που κυρώθηκαν με νόμους είναι γνήσιες συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων, όπως αυτές καθορίζονται από την κοινοτική νομοθεσία, την οποία ενσωμάτωσε το ελληνικό δίκαιο. Παρόλα αυτά η προσέγγιση των συγκεκριμένων συμβάσεων που κυρώθηκαν με τυπικούς νόμους αποτελούσε ένα βήμα της χώρας για την

¹⁸ Αυτό το σύστημα συνηθίζεται να εφαρμόζεται σε μεγάλα έργα οδοποιίας, γέφυρες και αεροδρόμια.

υιοθέτησή του τύπου αυτής της μεθόδου ενόψει της ανάπτυξης των έργων υποδομής ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Ελευθέριος Βενιζέλος, η Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου, ο περιφερειακός δακτύλιος της Αθήνας και το Μετρό της Αθήνας είναι τα «μεγάλα έργα» που δημοπρατήθηκαν ως συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων και διέπονται από ειδικούς κυρωτικούς νόμους. Άλλα έργα είτε δεν κατόρθωσαν να ανατεθούν ως συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων, είτε διακόπηκαν σε προδημοπρασιακό στάδιο ή και πριν τεθούν σε ισχύ οι οικείες συμβάσεις. Για παράδειγμα οι απόπειρες να ανατεθεί με παραχώρηση το Μετρό της Αθήνας στις αρχές της δεκαετίας του '90, δεν απέδωσε, καθώς με το ν. 1955/91 ανατέθηκε μια αμιγώς κατασκευαστική σύμβαση. Το ίδιο συνέβη και με την εκτροπή του Αχελώου. Η αδυναμία της συμμετοχής των ιδιωτών στη χρηματοδότηση μεγάλων έργων δικαιολογήθηκε λόγω προβλημάτων που είχαν να κάνουν με τα περιβαλλοντικά προβλήματα των έργων ή με τη νομιμότητα της ανάθεσής τους. Ειδικότερα το Μετρό της Αθήνας αποτέλεσε την αφορμή ύστερα από σοβαρότατες παραλήψεις να ενσωματωθεί τελικά στο ελληνικό δίκαιο το κοινοτικό καθεστώς των δημοσίων συμβάσεων μετά από παρέμβαση της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εκτροπή του Αχελώου, από την άλλη, έδωσε την αφορμή για ολοένα και περισσότερες παρεμβάσεις της Επιτροπής σε σχέση με περιβαλλοντικά προβλήματα και λόγω προσβολής των όρων του ανταγωνισμού. Τέλος η δημοπρατούμενη σύμβαση παραχώρησης της ζεύξης του Μαλιακού, αν και διακόπηκε στο στάδιο πριν τη δημοπρασία μπορεί να πει κάποιος ότι έπαιξε και αυτή ρόλο στο σύνολο των προβλημάτων που παρουσίασαν οι συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων στην Ελλάδα.

Στο σημείο αυτό αναφέρουμε ότι στις χώρες του ΟΟΣΑ το ένα πέμπτο της δημιουργίας παγίου κεφαλαίου αφορά τις υποδομές. Εν τούτοις σε κάποιες χώρες μεταξύ των οποίων οι ΗΠΑ και η Ελλάδα, για αρκετά χρόνια παραμελήθηκε η δημιουργία επενδύσεων παγίου κεφαλαίου και ειδικότερα υποδομών με αποτέλεσμα προβλήματα εξυπηρέτησης αναγκών.

Στις περισσότερες χώρες οι πιέσεις για μείωση των δημοσίων δαπανών μπορούν να καταλήξουν στη μείωση των επενδύσεων. Μάλιστα πολλές φορές οι επιλογές των έργων αποτελούν, δυστυχώς, αποτέλεσμα των μικροπολιτικών σκοπιμοτήτων και δεν πραγματοποιούνται με ορθολογικά κριτήρια. Έτσι οι πιέσεις για εμπλοκή των ιδιωτών αφενός αποσκοπούσαν στην αναπλήρωση της ανεπαρκούς δημόσιας δραστηριότητας, αφετέρου στον εξορθολογισμό της και στην καλύτερη διαχείριση του δημιουργούμενου κεφαλαίου.

3.2 Έργα PPP στην Ελλάδα.

Το ελληνικό δίκαιο περιλαμβάνει μια σειρά διατάξεων που εμπίπτουν στο εύρος των κανόνων του Προεδρικού Διατάγματος 334/2000 για τις συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων. Η ρύθμιση του Ν. 2052/1992 και οι προβλέψεις του Ν. 1418/84 στην πράξη δεν έτυχαν εκτενούς εφαρμογής. Αυτό έγινε σε σχέση με τις προβλέψεις της Ελληνικής Νομοθεσίας για την αυτοχρηματοδότηση των ολυμπιακών έργων. Αντιθέτως στα πλαίσια των ΟΤΑ και της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης προωθήθηκαν κοινές εταιρείες για την κατασκευή και εκμετάλλευση έργων. Σημαντική, όμως, ήταν η εξέλιξη που γνώρισαν οι συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων με την αφορμή για ανάπτυξη ακινήτων με τουριστικούς σκοπούς.

”

➤ Ο νέος Διεθνής Αερολιμένας Σπάτων – Ελευθέριος Βενιζέλος:

Για την ανάπτυξη και εφαρμογή της ιδιωτικής χρηματοδότησης βασίστηκαν στην ωριμότητα της πολιτικής απόφασης για την προώθηση του έργου, στην ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων και τον περιορισμό των κινδύνων του αναδόχου όταν θα αναλάμβανε τη σύμβαση. Μεγάλη ήταν και η αναγκαιότητα προώθησης ενός μεγάλου έργου στην Ελλάδα το οποίο θα έδειχνε τον Ευρωπαϊκό προσανατολισμό της χώρας μας. Είναι κοινά αποδεκτό ότι, το έργο για το νέο διεθνές αεροδρόμιο των Σπάτων αποτελούσε μια κοινή συνισταμένη των πολιτικών βουλήσεων, αφού ακολούθησε τη δοκιμασία της παραίτησης μιας κυβέρνησης και τη συνέχιση των διαπραγματεύσεων κατά τη διαδικασία δημοπράτησης από την επόμενη κυβέρνηση με το ίδιο ενδιαφέρον.

Όσον αφορά κάποια ιστορικά στοιχεία σχετικά με τον διεθνή αερολιμένα των Σπάτων θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η δημοπράτηση του έργου ξεκίνησε το 1991, με την πολιτική βούληση κατασκευής του να χρονολογείται δεκαετίες πιο πριν, που είχαν ολοκληρωθεί και οι απαλλοτριώσεις για το έργο στα Σπάτα, όπου συνοδεύονταν από έντονο σχολιασμό του διεθνούς τύπου. Ο νέος διεθνής αερολιμένας Ελ. Βενιζέλος είχε ενταχθεί στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας από το ν. 1515/85 όπου αποφασίστηκε και σε πολιτικό πλέον επίπεδο η μελλοντική ανάπτυξη της Αθήνας.

Η Ελληνική κυβέρνηση με τη σειρά της κάλεσε όλους τους ενδιαφερόμενους να υποβάλλουν τις προτάσεις τους για το νέο αεροδρόμιο με δεδομένα τα τότε πρότυπα και με το κοινοτικό δίκαιο να μην τυγχάνει πλήρους εφαρμογής. Οι βασικοί όροι ανταγωνισμού και διαφάνειας τηρήθηκαν και το έργο παρακολούθηθηκε από την Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κάτι το οποίο ήταν επόμενο, αφού το έργο χρηματοδοτήθηκε εν μέρει από τα κοινοτικά κονδύλια. Έτσι λοιπόν με τον ν. 2338/95 – ΦΕΚ Α 202 14/9/1995) – «Κύρωση Σύμβασης Ανάπτυξης του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα, ίδρυση εταιρείας «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.», έγκριση περιβαλλοντικών όρων και άλλες διατάξεις, κυρώθηκε αποκτώντας ισχύ νόμου η «Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου» η οποία υπογράφηκε στην Αθήνα στις 31 Ιουλίου 1995, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των εταιρών Hochtief Aktiengesellschaft vorm.Helfmann, ABB Calor Emag Sshaltanlagen AG, Krantz-TkT GmbH και Flughafen Athen Spata Projektgesellschaft mbH. Η Σύμβαση Ανάπτυξης του Αεροδρομίου είναι γνωστή με τα αρχικά και ως A.D.A.- Airport Development Agreement.

Η Σύμβαση Ανάπτυξης του Αεροδρομίου ρύθμιζε αυτό το πλέγμα των σχέσεων που δημιουργήθηκε για την κατασκευή, τη λειτουργία και την ανάπτυξη του νέου αεροδρομίου. Στόχος της ήταν η ρύθμιση ενός συνόλου σχέσεων μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, των μελών της κατασκευάστριας κοινοπραξίας, της Εταιρίας του Αεροδρομίου κοκ. Τέλος ρύθμιζε συνολικά το καθεστώς του νέου αεροδρομίου. Η σύμβαση αυτή θα πρέπει σε αυτό το σημείο να επισημάνουμε ότι παρουσίασε ορισμένες λεκτικές και ορολογικές ακρότητες και ιδιομορφίες.

Με τη Σύμβαση Ανάπτυξης του Αεροδρομίου το Ελληνικό Δημόσιο παρέχει στα μέλη της Κοινοπραξίας για το σύνολο της Συμβατικής περιόδου – δηλαδή τη διάρκεια παραχώρησης του δικαιώματος – το αποκλειστικό δικαίωμα να πραγματοποιήσουν τη: μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, ολοκλήρωση, θέση σε λειτουργία, συντήρηση, λειτουργία, διοίκηση και ανάπτυξη¹⁹ του αεροδρομίου. Η συμβατική περίοδος που ορίστηκε ήταν στα 30 χρόνια από την ημερομηνία έναρξης με τη δυνατότητα να παραταθεί δέκα έτη τουλάχιστον πριν από τη λήξη της συμβατικής περιόδου μετά από διαπραγματεύσεις. Η σύμβαση διέπεται από το ειδικό καθεστώς που καθορίζει ο κυρωτικός νόμος²⁰ και το ελληνικό δίκαιο. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημάνουμε ότι για την εξασφάλιση επαρκούς νομικής βεβαιότητας επιδιώχθηκε και τελικά επιτεύχθηκε η υπαγωγή στο καθεστώς του ΝΔ 2687/53 με ειδική εγκριτική απόφαση²¹ παρά το γεγονός ότι είναι αμφίβολο για το αν τα κεφάλαια που εισήχθησαν από Γερμανία ή άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να θεωρηθούν ως κεφάλαια του εξωτερικού.

Την κατασκευή του έργου αναλαμβάνει κατασκευαστική σύμβαση με την Εταιρεία του Αεροδρομίου, η οποία ιδρύθηκε με τον ίδιο νόμο 2338/95 και κυρώθηκε το καταστατικό της. Η κατασκευαστική σύμβαση δεν προσαρτήθηκε στην Σύμβαση Ανάπτυξης του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα των Σπάτων, ούτε δημοσιεύθηκε πουθενά.

Το Ελληνικό Δημόσιο είναι αυτό που παρέχει επιδότηση στην Εταιρεία του Αεροδρομίου από την Ευρωπαϊκή Ένωση, και εγγυάται στο σύνολό τους τα δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων²². Μάλιστα η ίδια η Σύμβαση ρυθμίζει ένα πλέγμα σχέσεων για τον τρόπο παροχής δανεισμού στο έργο που ο ρόλος του Ελληνικού Δημοσίου παρέμεινε καθοριστικός. Ας μην ξεχνάμε ότι το Ελληνικό Δημόσιο ήταν αυτό που συνέβαλλε στην κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου με το τέλος

¹⁹ Άρθρο 2.2 της Σύμβασης.

²⁰ Άρθρο 5 της Σύμβασης.

²¹ Πρόκειται για ΠΔ αρ. 267/1996 «Περί εγκρίσεως εισαγωγής κεφαλαίων από το εξωτερικό» βάση του νδ 2687/1953 από τις εταιρείες Hochtief Aktiengesellschaft vorm.Helfmann, ABB Calor Emag Sshaltanlagen AG, Krantz-TkT GmbH και Flughafen Athen Spata Projektgesellschaft mbH με το οποίο εγκρίθηκε εισαγωγή κεφαλαίων από τις παραπάνω εταιρίες για συμμετοχή τους στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας Διεθνής Αερολιμνή Αθηνών Α.Ε. και τη δανειοδότηση αυτής με σκοπό τη: μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, ολοκλήρωση, θέση σε λειτουργία, συντήρηση, λειτουργία, διοίκηση και ανάπτυξη της φάσεως ΤΙ του Αεροδρομίου Σπάτων όπως περιγράφεται στην Σύμβαση Ανάπτυξης κ.λ.π.

²² Άρθρο 22.2 της Σύμβασης.

αναχωρούντων επιβατών²³ το οποίο αποτέλεσε ένα είδος χρηματοδοτικής συμβολής για το έργο.

Εδώ θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι δίνονται ένα σύνολο προνομίων στα μέλη της κοινοπραξίας που συμβαλλόταν με το Δημόσιο με τη Σύμβαση Ανάπτυξης του Αεροδρομίου και άλλα είναι τα προνόμια που δόθηκαν στην Εταιρία του Αεροδρομίου στην οποία τα μέλη της κοινοπραξίας μετείχαν. Στην ουσία τα μέλη της αναδόχου κοινοπραξίας είχαν αναλάβει την υποχρέωση να συμμετάσχουν στο κεφάλαιο ανώνυμης εταιρείας που ιδρύοταν με τον ίδιο νόμο.

Η Σύμβαση Ανάπτυξης του νέου Διεθνούς Αερολιμένα των Σπάτων αποτέλεσε αφορμή για προβληματισμό, ιδιαίτερα σε σχέση με τις προβλέψεις της Ελληνικής νομοθεσίας που επιτρέπουν κατ' εξουσιοδότηση νόμου τη σύναψη ανάλογων συμβάσεων με Οργανισμούς Τοπικής και Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης αλλά και για όλο το πλέγμα των σχέσεων που διαμορφώνονται από το δίκαιο ενόψει τέτοιων συνεργασιών. Βέβαια η Σύμβαση Ανάπτυξης του νέου Διεθνούς Αερολιμένα των Σπάτων αποτέλεσε ένα αξιοσημείωτο προηγούμενο σύμβασης σύμπραξης μεταξύ του δημοσίου και του ιδιώτη μετά από διαγωνισμό για σύσταση κοινής εταιρείας.

Η Σύμβαση Ανάπτυξης του νέου Αεροδρομίου των Σπάτων ήταν αυτή που βίωσε τις έντονες αντιθέσεις των διαφόρων πόλων εξουσίας και στη συνέχεια αμφισβητήθηκε όσον αφορά τη νομιμότητά της και μάλιστα μέσα από μια σειρά από διαδοχικές δίκες στο Συμβούλιο της Επικρατείας, αλλά και καταγγελιών στην Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν μπορεί να αμφισβητήσει κανείς ότι κάποιες από τις καταγγελίες αυτές και μέρος των σχετικών δικών που έγιναν ήταν αποτέλεσμα ανταγωνιστικών ενεργειών κοινοπραξιών που δεν πέτυχαν να αναλάβουν τη σχετική σύμβαση. Σχετικά λοιπόν με το νέο αεροδρόμιο δημιουργήθηκαν επιχειρηματικές αντιθέσεις οικονομικών συμφερόντων που είχαν διεκδικήσει την ανάθεση αυτής της σύμβασης. Ακόμη, πολλές από τις αμφισβητήσεις που προέκυψαν ήταν κατά το στάδιο της δημοπράτησης του νέου αεροδρομίου η οποία είχε γίνει με τη μέθοδο πρόσκλησης για υποβολή προσφορών.

²³ Άρθρο 26 της Σύμβασης.

Μετά από την παραίτηση της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας με την Πρωθυπουργία από τον Κων/νο Μητσοτάκη το 1993 ο ανάδοχος που τότε είχε επιλεγεί αλλά δεν είχε υπογράψει σύμβαση υποχρεώθηκε σε αναδιπραγμάτευση με το Δημόσιο μετά τις εκλογές, μαζί με τη γαλλική κοινοπραξία. Τελικά η λύση σχετικά με τα προβλήματα σε προ-δημοπρασιακό σε πολιτικό και νομικό επίπεδο δόθηκε στηριζόμενη στους κανόνες κοινοτικού δικαίου μέσα από μια μακρόχρονη διαδικασία στα πλαίσια της Επιτροπής. Στο ζήτημα του ανταγωνισμού η οριστική λύση δόθηκε στο πλαίσιο της ακυρωτικής αρμοδιότητας του Συμβουλίου της Επικρατείας μέσα από μια σειρά δικών.

Το πρόβλημα με τις δίκες όμως δεν σταμάτησε εδώ. Υπήρξαν και άλλες δίκες οι οποίες προκλήθηκαν από κατοίκους, δήμους ή άλλες περιβαλλοντικές οργανώσεις και οι οποίες αφορούσαν προβλήματα σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα το καθεστώς που ίδρυσε ο ν. 2338/95 για την κύρωση με νόμο των περιβαλλοντικών όρων που διέπουν την κατασκευή κάποιων ορισμένων έργων. Η μόνη λύση που οδηγούσε προς τη λύση ήταν η κύρωση με νόμο των περιβαλλοντικών όρων. Με αυτό τον τρόπο καταργήθηκε μια σειρά από δίκες με αποφάσεις που έποντο με το ν. 2338/95 κύρωσης των περιβαλλοντικών όρων του νέου αεροδρομίου. Η νομολογία αυτή επαναλήφθηκε σε σειρά δικών για συμβάσεις ανάλογης φύσεως.

Άλλο ενδιαφέρον που παρουσιάστηκε με τη Σύμβαση Ανάπτυξης του νέου Αεροδρομίου των Σπάτων ήταν σχετικά με τη ρύθμιση του καθεστώτος για τις αρχαιότητες και της προστασίας τους. Με αφορμή τον λόφο Ζαγάνι²⁴ η ρύθμιση αυτή έγινε αιτία για στροφή

²⁴ Σε Συνταγματικό επίπεδο εισήχθη η θεμελιακή στάθμιση για την πρόοδο των ευρωπαϊκών υποδομών στην Ελλάδα με αφορμή την αναγκαιότητα ταπεινώσεως του λόφου Ζαγάνι στο χώρο του Νέου Αεροδρομίου στα Σπάτα. Στο λόφο αυτό υπήρχαν σημαντικής αξίας αρχαιολογικοί θησαυροί, οι οποίοι θα μεταφέρονταν σε άλλο σημείο για την πρόοδο εργασιών του αεροδρομίου. Ο ακυρωτικός δικαστής, με αφορμή το συμβολικό χαρακτήρα της υπόθεσης, βρέθηκε μπροστά στην αναγκαιότητα μιας στάθμισης ανάμεσα στην ιστορία και τη μνήμη με την πρόοδο και το μέλλον. Με την Ολομέλεια του Συμβουλίου της Επικρατείας 2298-2300/1997, το δικαστήριο πρόβη σε στάθμιση αξιών ανάμεσα στην προστασία του πολιτιστικού περιβάλλοντος κατά το άρθρο 24.1 του Συντάγματος 1975/86 και της συνταγματικής προστατευόμενης αξίας της κατασκευής έργων μείζονος σημασίας για τη χώρα μας και το σύνολο της Ελληνικής οικονομίας, η οποία υπάγεται στο εύρος του άρθρου 106 του Συντάγματος 1975/86 και που ενέκρινε ότι σε περίπτωση κατασκευής μεγάλων τεχνικών έργων μείζονος σημασίας για τη χώρα και την Εθνική οικονομία, δεν αποκλείεται να επιτραπεί από τη διοίκηση η παριστάμενη ως απολύτως αναγκαία για την εκτέλεση του έργου μεταφορά συγκεκριμένου μνημείου σε άλλο τόπο από εκείνον στον οποίο βρέθηκε, αναλόγως του είδους και της σημασίας του, με δεδομένο ότι η κατασκευή έργων με την παραπάνω εμβέλεια αποτελεί επίσης συνταγματικώς προστατευόμενη αξία.

της νομολογίας του Συμβουλίου της Επικρατείας η οποία παγιώθηκε θέτοντας τη βάση για μια ρεαλιστικότερη νομολογιακή πολιτική του δικαστηρίου σε σχέση με τις αρχικές του θέσεις. Η πρώτη απόφαση σε σχέση με τα μεγάλα έργα υποδομής της δεκαετίας του 1990 ήταν αυτή του Συμβουλίου της Επικρατείας για το Ζαγόρι, με την οποία έγινε στάθμιση σε συνταγματικό επίπεδο των αρχών και αξιών που ο δικαστής καλείται να προστατεύσει σύμφωνα με την ερμηνεία του Συντάγματος

➤ *Η Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου*

Το πρώτο μεγάλο έργο υποδομής που σχεδιάστηκε και δημοπρατήθηκε εκτός Αττικής ήταν η Γέφυρα του Ρίου – Αντιρρίου. Αυτό το συγκεκριμένο έργο αποτελούσε ένα μέρος των διευρωπαϊκών δικτύων και εντάχθηκε στο ευρύτερο πλαίσιο της οργάνωσης των αυτοκινητοδρόμων της Ελλάδος και της δυνατότητας σύνδεσης του ΠΑΘΕ με τη Δυτική Ελλάδα στο πλαίσιο της οποίας σχεδιάστηκε και η Ιόνια Οδός η οποία θα συναντούσε την Εγνατία. Η κατασκευή της γέφυρας έγινε σε μία ιδιαίτερα δύσκολη περιοχή λόγω της αυξημένης της σεισμικότητας με αποτέλεσμα η κατασκευή της να απαιτεί αυξημένη τεχνολογική συνέπεια και ικανότητες (χαρακτηρίστηκε ως έργο μετεχνολογικούς κινδύνους), σε αντίθεση με την κατασκευή του νέου αεροδρομίου των Σπάτων που από τη φύση του ήταν σχετικά εύκολο από τεχνική πλευρά έργο. Το έργο αυτό συνολικού προϋπολογισμού 740 εκατ. Ευρώ περίπου (περιλαμβανομένων και των χρηματοοικονομικών εξόδων) χαρακτηρίστηκε ως ένα ιδιαίτερα δύσκολο έργο το οποίο απαιτήσε προκαταρκτικές γεωτεχνικές έρευνες και που η δυσκολία του επισημαίνεται όχι μόνο από τον ανάδοχο του έργου αλλά και από τον κύριο του έργου, δηλαδή το Ελληνικό Δημόσιο. Η χρηματοδότηση της Γέφυρας λοιπόν αποτέλεσε μια περιπέτεια στην οποία ο ιδιωτικός τομέας και η Ευρωπαϊκή Ένωση έπρεπε να συνεργαστούν αναλαμβάνοντας σημαντικούς κινδύνους.

Η παραχωρησιούχος εταιρία με την επωνυμία «Γέφυρα Α.Ε.» έχει ως κύριο μέτοχο (53%) την γαλλική εταιρεία VINCI και συμμετόχους μερικές από τις μεγαλύτερες Ελληνικές κατασκευαστικές εταιρίες με 47%. Λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών (τεχνολογικών και υψηλού κόστους) ήταν δύσκολο να κατασκευαστεί με την

παραδοσιακή σύμβαση κατασκευής, καθώς μέσω της παραχώρησης γίνεται δυνατή η ανάληψη όχι μόνο του κατασκευαστικού κινδύνου από τον ιδιώτη ανάδοχο και τις εγγυήτριες τράπεζες, αλλά και η αντιμετώπιση, μέχρι κάποιου βαθμού και του τεχνολογικού (στην περίπτωση της αποτυχίας της τεχνικής μεθόδου). Αυτός ο κίνδυνος κατά ένα μέρος παρέμεινε στην πλευρά του Δημοσίου. Έτσι λοιπόν το Δημόσιο για να καταφέρει να μετριάσει αυτόν τον κίνδυνο σε αυτό το έργο ακολούθησε επί σειρά ετών διαδικασία ανάθεσης ερευνητικών εργασιών και προμελετών για την ανάδειξη της καταλληλότερης τεχνικής λύσης και του καταλληλότερου αναδόχου.

Η δημοπράτηση του έργου έγινε με βάση το εσωτερικό και το κοινοτικό δίκαιο με επιλογή αναδόχου και τη σύναψη της Σύμβασης Παραχώρησης το 1996 (Ν. 2395/96) και τέθηκε σε ισχύ το Δεκέμβριο του 1997. Η μέγιστη διάρκεια της Σύμβασης είναι για 42 χρόνια από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ συμπεριλαμβανομένης της διάρκειας μελέτης και κατασκευής (συνολικά 7 χρόνια). Βασική ιδιομορφία της συγκεκριμένης σύμβασης ήταν η ιδιαίτερη πρόβλεψή της ότι οι όροι της ήταν δυνατόν να τροποποιούνται κατ' εξουσιοδότηση του νόμου ύστερα από ανάλογο αίτημα των δανειστών και για τις ανάγκες του ιδιωτικού δανεισμού του έργου. Η μέθοδος που ακολουθήθηκε για την επίτευξη της χρηματοδότησης του συγκεκριμένου έργου, με την εξαρχής ρύθμιση ειδικής εξουσιοδοτικής διάταξης στον κυρωτικό νόμο, η οποία προέβλεπε τη δυνατότητα τροποποίησης της σύμβασης παραχώρησης με Προεδρικό Διάταγμα, επαναλήφθηκε αργότερα στη σύμβαση του περιφερειακού δακτυλίου της Αθήνας και στη σύμβαση του Μετρό της Θεσσαλονίκης. Αυτή η σύμβαση έχει ήδη μια φορά τροποποιηθεί με Προεδρικό Διάταγμα σύμφωνα με την εξουσιοδοτική διάταξη.

Κατά την περίοδο μελετών – κατασκευών όμιλος Τραπεζών – κυρίως ξένων – με επικεφαλή τον όμιλο Mitsubishi, αλλά και ελληνικών, εγγυώνται τα κεφάλαια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, σύμφωνα με σχετική σύμβαση χρηματοδότησης και εκδίδουν εγγυητικές επιστολές για τη χρηματοδότηση του έργου. Το δάνειο είναι μακροχρόνιο με περίοδο τελικής εξόφλησης 25 έτη μετά την τελευταία εκταμίευση κατά την περίοδο κατασκευής. Οι εγγυητικές επιστολές είναι απλές εξασφαλίσεις που μπορεί να ζητηθεί η κατάπτωσή τους σε περίπτωση αθέτησης κάποιων συγκεκριμένων

υποχρεώσεων του παραχωρισιούχου. Έτσι λοιπόν ο παραχωρισιούχος πέρα από τις υποχρεώσεις της σύμβασης για την κατασκευή του έργου²⁵ είχε και τον έλεγχο των δανειστών κατά τη διάρκεια της μελέτης και κατασκευής του έργου. Οι εγγυητικές επιστολές έληγαν με την ολοκλήρωση και παραλαβή του έργου, με αποτέλεσμα την εγγύηση του δανείου να αναλαμβάνει τελικά το Ελληνικό Δημόσιο. Ο ανάδοχος εγγυήθηκε για κατασκευαστικά, λειτουργικά ελαττώματα και ασφάλιζε τους σχετικούς κινδύνους κατά τη διάρκεια της κατασκευής και της λειτουργίας. Το Ελληνικό Δημόσιο τέλος, είχε το ελεύθερο να αναπτύξει το υπόλοιπο οδικό δίκτυο όπως επιθυμούσε με την υποχρέωση να μην επιτρέψει άλλη παράλληλη ζεύξη μέσα σε ορισμένα όρια 60 και 80 χλμ. ανατολικά και δυτικά της γέφυρας, ενώ του απαγορεύεται να επιδοτήσει τη λειτουργία πορθμείου στην περιοχή.

➤ *Η Αττική Οδός*

Η σύμβαση παραχώρησης κατασκευής και λειτουργίας της Αττική Οδού (μορφής ΒΟΤ), αποτελεί ένα έργο που εξασφαλίζει τη σύνδεση δύο έργων των διευρωπαϊκών δικτύων – του ΠΑΘΕ και του Αεροδρομίου των Σπάτων – υπογράφηκε τον Ιανουάριο του 1996 και κυρώθηκε με το Ν.2445/96. Η κύρια Δανειστική Σύμβαση υπογράφηκε χωριστά το Δεκέμβριο του 1997, η ισχύ της σύμβασης όμως καθυστέρησε εξαιτίας εκκρεμοτήτων που υπήρχαν σχετικά με την εξασφάλιση και τη σύνθεση της χρηματοδότησης, όπου και τελικά η σύμβαση τέθηκε σε ισχύ τον Μάρτιο του 2000. Η συνολική διάρκεια παραχώρησης (συμπεριλαμβανομένης και της περιόδου μελέτης-κατασκευής) είναι για 23 χρόνια και η διάρκεια λειτουργίας και εκμετάλλευσης από την παραχωρησιούχο εταιρεία «Αττική Οδός Α.Ε.» είναι για 18 χρόνια.

Το έργο αυτό ανταποκρινόταν στην ανάγκη δημιουργίας μιας περιφερειακής οδού για το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Αθήνας, που η διαδρομή της είχε καθοριστεί ακριβώς ήδη από τη δεκαετία του '60. Το συνολικό μήκος της είναι 65,2 χλμ εκ των οποίων 15,6 χλμ

²⁵ Οριστική μελέτη από διεθνούς φήμης γραφείο μελετών, πιστοποίηση της μελέτης κατά ISO 9001, έλεγχο και έγκριση της οριστικής μελέτης και των κατασκευαστικών σχεδίων από ειδικό ελεγκτή γενικής αποδοχής από τους συμβαλλόμενους, πρόσληψη επιβλέποντος για την επίβλεψη της κατασκευής και τήρηση των προδιαγραφών.

είναι σήραγγες ενώ συναποτελείται από δύο τμήματα – τον Αυτοκινητόδρομο Ελευσίνας – Σταυρού – Αεροδρομίου Σπάτων και τη Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού που συνδέει τον Αυτοκινητόδρομο Ελευσίνας – Σταυρού – Αεροδρομίου Σπάτων με την Λεωφόρο Κατεχάκη.

Το έργο είχε συνολικό προϋπολογισμό 1.240 εκατ. Ευρώ περίπου και χρηματοδοτείται από το Ελληνικό Δημόσιο, με επιχορήγηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά 33%, με ίδια κεφάλαια από τους ιδιώτες μετόχους κατά περίπου 13% και με δανειακά κεφάλαια Τραπεζών κατά 51% περίπου, κυρίως της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων υπό την εγγύηση ομίλου Τραπεζών, ξένων και Ελληνικών, κατά τη διάρκεια της κατασκευής. Μετά την αποπεράτωση του έργου υπεισέρχεται ως εγγυητής του δανείου το Ελληνικό Δημόσιο όπως συνέβη και με τη σύμβαση της «Γέφυρας». Επίσης μικρό μέρος της χρηματοδότησης προερχόταν από τα έσοδα των διοδίων των τμημάτων που είχαν δοθεί ήδη στην κυκλοφορία. Το Ελληνικό Δημόσιο δεν δεσμευόταν ρητά από τη Σύμβαση για ανάπτυξη ή μη δημόσιων συγκοινωνιών, όμως αναφερόταν στην προοπτική δημιουργίας του προαστιακού τρένου και για την τότε ενδεχόμενη επέκταση της Γραμμής 3 του Μετρό. Επίσης στη σύμβαση προβλέπονται και ανώτατες τιμές διοδίων που θα προσαρμόζονται ανάλογα με το μέγεθος του ΔΤΚ στην Ελλάδα. Ο παραχωρισούχος κάτω από αυτό το όριο έχει το δικαίωμα διαφοροποίησης των τιμών μέσα σε μια καθορισμένη χρονική περίοδο και μπορεί να ασκήσει τιμολογιακή πολιτική, λαμβάνοντας υπόψη όπως ορίζεται στη Σύμβαση την εξέλιξη και τις προοπτικές της ζήτησης, καθώς και τις δαπάνες. Το τελικό αποτέλεσμα, λοιπόν, εξαρτάται από αρκετούς παράγοντες. Το Δημόσιο πέρα από την εγγύηση του δανείου της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής και κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του δρόμου, έχει αναλάβει ορισμένες εγγυήσεις και για μέρος των εσόδων που συνδέονται με το χρόνο λειτουργίας διαφόρων τμημάτων του έργου στην περίπτωση που αυτά με ευθύνη του καθυστερήσουν (ευθύνη του κυρίου του).

Κριτική των τριών αυτών Συβάσεων Παραχώρησης:

Στην κριτική προσέγγιση που επιχειρείται σε αυτές τις τρεις Συμβάσεις Παραχώρησης που περιγράψαμε παίρνεται ως δεδομένο ότι τα συγκεκριμένα έργα είναι και επιθυμητά

αλλά και χρήσιμα. Και οι τρεις Συμβάσεις χαρακτηρίζονται BTO (Build, Operate, Transfer) – αυτή του Αεροδρομίου είναι συγχρόνως και joint venture – υπογράφηκαν πριν η Ελλάδα γίνει μέλος της ΟΝΕ, αλλά εν όψει μιας τέτοιας προοπτικής παρά τα σημαντικά μακροοικονομικά προβλήματα που αντιμετώπιζε εκείνη την εποχή η χώρα. Η σύναψη των συμβάσεων δεν θα μπορούσε να είχε προχωρήσει χωρίς τον μακροχρόνιο δανεισμό της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και τις ενισχύσεις των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής, καθώς επίσης την εξουδετέρωση του συναλλαγματικού κινδύνου με την χρήση του ECU ως λογιστικής μονάδας. Επίσης απαιτήθηκε η εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου, με κάποιες διαφοροποιήσεις στις τρεις συμβάσεις, για τα μακροχρόνια δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, κατά την περίοδο λειτουργίας (δηλαδή αφού ολοκληρωθεί η κατασκευή των έργων).

Γενικότερα διαπιστώνεται ότι οι Συμβάσεις ικανοποιούν τους όρους για την κατανομή των ευθυνών και κινδύνων κατά τις δυνατότητες και τη φύση του κάθε συμβαλλόμενου (θεσμικές υποχρεώσεις στο Δημόσιο, κατασκευαστικές, λειτουργικές στον ιδιώτη), και προσδιορίζουν με ακρίβεια τις αμοιβαίες υποχρεώσεις των συμβαλλομένων. Ειδικότερα περιλαμβάνουν δεσμεύσεις για την διαδικασία κατασκευής και λειτουργίας των έργων, για τα επίπεδα λειτουργίας και εξυπηρέτησης, την αναμενόμενη απόδοση από την πλευρά του ιδιώτη, τις περιπτώσεις αποζημιώσεων και δικαιώματος καταγγελίας, τις περιπτώσεις ανωτέρας βίας και τέλος για την προβλεπόμενη διαιτησία. Επίσης η αναλογία δανειακών / μετοχικών κεφαλαίων είναι ευνοϊκότερη (μικρότερη) του γενικά συνιστώμενου 60/40 στα δύο από τα τρία έργα²⁶. Επιπλέον προβλεπόταν με σαφήνεια η δυνατότητα μεταβολής κάποιων όρων ανάλογα με τις απαιτήσεις των δανειστών.

3.3 Η ενσωμάτωση της Σύμβασης Παραχώρησης δημοσίων έργων στο Ελληνικό Δίκαιο.

²⁶ Στην περίπτωση του Αεροδρομίου όπου η αναλογία αυτή είναι λίγο μεγαλύτερη σε επίπεδο χρηματικών κεφαλαίων, πρέπει να λάβουμε υπόψη και την αξία της γης αλλά και το γεγονός ότι είναι από κοινού επιχείρηση με το Δημόσιο (joint venture).

Μέχρι το 1993 στο Ελληνικό Δίκαιο ήταν γνωστή μόνο η σύμβαση παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας, καθώς η σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων εισήλθε στο ελληνικό δίκαιο μετά από τροποποίηση της κοινοτικής οδηγίας 71/305/ΕΟΚ για τα δημόσια έργα. Η υιοθέτησή της έγινε καθυστερημένα στο Ελληνικό Δίκαιο με το ΠΔ 23/1993 και από τότε το ελληνικό δίκαιο ενσωμάτωσε αυτή τη νέα έννοια, χωρίς όμως να μπορέσει να αντιμετωπίσει ιδιαίτερα τις όποιες ιδιορρυθμίες της. Η πρώτη ρύθμιση και αναφορά της σύμβασης παραχώρησης δημοσίων έργων έγινε στο Ελληνικό Δίκαιο με το Π.Δ. 23/1993 «Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας για τα δημόσια έργα προς τις διατάξεις των οδηγιών 71/304, 71/305, 78/669, 89/440 και 89/665 της ΕΟΚ». Έτσι λοιπόν σύμφωνα με το Π.Δ. 23/1993 συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων είναι συμβάσεις δημοσίων έργων στις οποίες το σύνολο ή μέρος της αποζημίωσης του αναδόχου για την εκτέλεση των έργων συνίσταται στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου από αυτόν, είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής²⁷. Η ελληνική λοιπόν νομοθεσία ορίζει ως σύμβαση παραχώρησης δημοσίου έργου τη σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ μιας αναθέτουσας αρχής για την κατασκευή οικοδομικού έργου ή έργου πολιτικού μηχανικού που προορίζεται, ώστε να πληροί αυτό καθαυτό μια οικονομική ή τεχνική λειτουργία στην οποία το σύνολο ή και μέρος της αποζημίωσης του αναδόχου συνίσταται στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου από αυτόν είτε σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής.

Το ΠΔ 23/1993 ήταν το πρώτο που απέδωσε την έννοια της Σύμβασης Παραχώρησης Δημοσίων Έργων στο Ελληνικό Δίκαιο. Πρέπει να επισημάνουμε ότι η ταύτιση ή η συγγένεια όρων που προϋπήρχαν στην ελληνική νομική ορολογία (όπως π.χ. δημόσια έργα, ανάδοχος κ.λ.π.) δεν υπήρχε συνταύτιση των όρων που γνώριζε το εσωτερικό δίκαιο με τους νεοεισαχθέντες ομώνυμους όρους. Αυτό το επισημαίνουμε καθώς αρκετές από τις μεταγενέστερες παρερμηνείες που έγιναν θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί αν από την αρχή ήταν αποδεκτό ότι με την ενσωμάτωση του κοινοτικού δικαίου με το ΠΔ

²⁷ Άρθρο 3 περ. 1γ του ΠΔ 23/1993. Σύμφωνα με το ίδιο Προεδρικό Διάταγμα ο Ανάδοχος Παραχώρησης είναι οι επιχειρήσεις ή η επιχείρηση ή όμιλος επιχειρήσεων στους οποίους ανατίθεται με σύμβαση παραχώρησης η εκτέλεση του έργου (άρθρο 3 περ. 1θ του ΠΔ 23/1993). Επιπλέον το ίδιο Προεδρικό Διάταγμα ορίζει ως έργο το αποτέλεσμα ενός συνόλου οικοδομικών εργασιών ή εργασιών πολιτικού μηχανικού που προορίζεται να πληροί αυτό καθαυτό μια οικονομική ή τεχνική λειτουργία.

23/1993 υιοθετήθηκε ένας ιδιαίτερος συμβατικός τύπος που διεπόταν μόνο από κανόνες του κοινοτικού δικαίου αλλά και του δικαίου ενσωμάτωσης.

3.4 Το νομικό πλαίσιο των Συμβάσεων Παραχώρησης δημοσίων έργων κατά το Εσωτερικό Δίκαιο.

Το ελληνικό δίκαιο ενσωμάτωσης υιοθέτησε με ακριβή μετάφραση το περιεχόμενο της κοινοτικής οδηγίας. Η σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων ρυθμίστηκε σε συγκεκριμένα ζητήματα που είχαν να κάνουν με το καθεστώς δημοσιότητας της σύναψής της, καθώς και το καθεστώς των διαδικασιών δημοσιότητας που οφείλουν να τηρούν οι ανάδοχοι παραχώρησης δημοσίων έργων. Επιπλέον ρυθμίστηκε η σχέση των ανάδοχων παραχώρησης δημοσίων έργων με τις αναθέτουσες αρχές ως προς τα ζητήματα της αποφυγής συγκέντρωσης και της πρόβλεψης υποχρέωσης ανάθεσης μέρους του συμβατικού τους αντικείμενου σε τρίτους. Για το εσωτερικό δίκαιο των συμβάσεων παραχώρησης δημοσίων έργων οι βασικές έννοιες ήταν ο ανταγωνισμός και η διαφάνεια. Το είδος των κανόνων δημοσιότητας που εφαρμόζουν για την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης δημοσίων έργων οι αναθέτουσες αρχές καθορίζονται με το Αρ. 6 του ΠΔ 23/1993. Στην παρ. 2 του Αρ. 6 αναφέρεται ότι η αναθέτουσα αρχή έχει δικαίωμα είτε να επιβάλλει στον ανάδοχο παραχώρησης να αναθέσει σε τρίτους συμβάσεις που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 30% της συνολικής αξίας των έργων προβλέποντας ταυτόχρονα ότι οι υποψήφιοι θα μπορούν αν και εφόσον οι ίδιοι θέλουν να αυξήσουν το παραπάνω ποσοστό. Το ελάχιστο ποσοστό θα πρέπει να αναφέρεται στη σύμβαση παραχώρησης δημοσίου έργου. Μπορούν επίσης να καλέσουν τους υποψήφιους αναδόχους να υποδείξουν στις προσφορές τους το ποσοστό που οι ίδιοι θα επιλέξουν, της συνολικής αξίας των έργων.

Με την παρ. 3 του Αρ.6 προβλεπόταν το είδος των διαδικασιών που οφείλουν να εφαρμόζουν οι ανάδοχοι παραχώρησης ώστε να αναθέσουν έργα σε τρίτους όταν η αξία τους περνά το προσδιορισμένο ποσό. Στο άρθρο αναφέρεται, ακόμη, ρητά ότι δεν

θεωρούνται ως τρίτοι οι επιχειρήσεις οι οποίες συνιστούν κοινοπραξία για να επιτύχουν την παραχώρηση, ούτε και οι επιχειρήσεις που συνδέονται με τις επιχειρήσεις αυτές.

Με το Αρ. 14.3 του ΠΔ 23/1993 ορίζεται ότι οι αναθέτουσες αρχές που έχουν σκοπό να προσφύγουν στην διαδικασία παραχώρησης δημοσίων έργων πρέπει να γνωστοποιούν την πρόθεσή τους αυτή με σχετική προκήρυξη. Στη συνέχεια το Αρ. 14.4 του ίδιου ΠΔ ορίζει ότι οι ανάδοχοι παραχώρησης που δεν είναι αναθέτουσες αρχές και που πρόκειται να αναθέσουν σε τρίτους κατά την έννοια του άρθρου 6 παρ. 4, γνωστοποιούν και αυτοί την πρόθεσή τους με σχετική προκήρυξη.

Σήμερα η σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων ορίζεται στο ΠΔ 334/2000 «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας για τα δημόσια έργα προς τις διατάξεις της οδηγίας 93/37/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε»²⁸. Ο συγκεκριμένος ορισμός δεν τροποποιήθηκε από το κοινοτικό δίκαιο παρά την εξέλιξη της οικονομίας κατά τα τελευταία χρόνια με φυσικό ακόλουθο να μην επέλθει κάποια μεταβολή και στο εσωτερικό δίκαιο. Έχει λοιπόν χαρακτήρα επιβεβαιωτικό της αρχικής στις προθέσεις και στην ερμηνευτική προσέγγιση. Η επανάληψη, λοιπόν, του ορισμού που είναι ίδιος με το εσωτερικό δίκαιο ύστερα από τη νομολογιακή επεξεργασία που μεσολάβησε από την ενσωμάτωση της πρώτης οδηγίας με το ΠΔ 23/1993 μας οδηγεί στο ότι το εσωτερικό δίκαιο αποδέχεται την ερμηνεία του ΔΕΚ μέχρι την επιβεβαίωση της ρύθμισης από τη νεώτερη οδηγία και το δίκαιο ενσωμάτωσης. Εκεί που πρέπει να δοθεί προσοχή είναι εκεί που αφορά τη σχέση του ορισμού που δίνεται από το ΠΔ 334/2000 και του ορισμού του καθεστώτος που διέπει τις δημόσιες συμβάσεις και τις κατηγορίες του ν. 2513/1997 «Κύρωση της Συμφωνίας περί Δημοσίων Συμβάσεων Προμηθειών»²⁹.

Σήμερα υπάρχει ο Ν 3389/2005 ο οποίος προβλέπει την ανάθεση του σχεδιασμού, της κατασκευής και της διαχείρισης εκατοντάδων έργων συμπεριλαμβανομένων από εθνικούς αυτοκινητόδρομους και εν γένει οδικά δίκτυα έως σχολικά και πανεπιστημιακά κτίρια, νοσοκομεία, περιβαλλοντικά έργα, έργα προστασίας δασών, τουριστικά κέντρα,

²⁸ ΦΕΚ Α 279, 21/12/2000

²⁹ ΦΕΚ Α 139, 27/6/1997

αναστηλώσεις ιστορικών χώρων και μουσείων, σε ιδιωτικούς φορείς. Στο νόμο αυτό αναφέρεται ότι ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να συμμετάσχει σε συγκεκριμένα και σαφώς προσδιορισμένα έργα και να προσφέρει συγκεκριμένες υπηρεσίες, μεταξύ των οποίων η επιχειρησιακή διοίκηση, η κατασκευή και η προμήθεια εξοπλισμού, η λειτουργία και η διαθεσιμότητα υπηρεσιών και φυσικά η χρηματοδότηση.

Ο υπουργός Οικονομίας κ. Γ. Αλογοσκούφης³⁰ είχε ζητήσει από την Επιτροπή που χειριζόταν τη σύνταξη του νόμου (με επικεφαλείς τον υφυπουργό Χ. Φώλια και τους Γ.Γ. Μέργο και Κ. Μουσουρούλη) να είναι έτοιμος μέχρι τις 15 Ιουλίου 2004, ώστε η κατάθεσή του στην Βουλή να προηγηθεί τόσο από τον Αναπτυξιακό όσο και από το Φορολογικό Νόμο. Σύμφωνα με το νομοσχέδιο η κυβέρνηση θα ανέθετε με συμβάσεις παραχώρησης αλλά και διαχείρισης έργα δημοσίου συμφέροντος με σκοπό την όσο το δυνατόν φθηνότερη και συντομότερη κατασκευή τους και την καλύτερη διαχείρισή τους.

3.5 Το Συμβατικό Αντάλλαγμα στη Σύμβαση Παραχώρησης δημοσίων Έργων ενόψει των Διατάξεων του Ελληνικού Δικαίου.

Όπως έχουμε ήδη επισημάνει η σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων συνιστά ιδιαίτερη μορφή σύμβασης κατασκευής δημοσίων έργων ρυθμιζόμενη από το κοινοτικό δίκαιο με βασικό χαρακτηριστικό της το συμβατικό αντάλλαγμα που δίνεται στον ανάδοχο και αποδίδεται σε αυτόν από την εκμετάλλευση του έργου που κατασκεύασε. Ο κίνδυνος που αναλαμβάνει ο ανάδοχος είναι εκτός από τον κίνδυνο μελέτης και κατασκευής, ο κίνδυνος χρηματοδότησης και της εκμετάλλευσης για το συγκεκριμένο χρόνο.

Αυτό που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον είναι για το αν το αντάλλαγμα καταβάλλεται από τους χρήστες του έργου ή μπορεί να καταβάλλεται και με κάποιον άλλο τρόπο. Με δεδομένη την απόπειρα υιοθέτησης στην Ελλάδα των λεγόμενων «σκιωδών διοδίων», τα οποία είναι διόδια τέλη τα οποία όμως δεν εισπράττονται από τους χρήστες αλλά καταβάλλονται από την αναθέτουσα αρχή στον ανάδοχο παραχώρησης, σύμφωνα με το

³⁰ www.mnec.gr, site του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών.

αγγλοσαξονικό πρότυπο. Ανάλογος ήταν και ο προβληματισμός που υπήρξε στο γαλλικό δίκαιο με αφορμή συμβάσεις που τα ανταλλάγματα τα κατέβαλλαν η Διοίκηση και όχι ευθέως οι χρήστες.

Κατά γενική ομολογία η καταβολή των τελών θα πρέπει να γίνεται από τους χρήστες, καθώς η σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων αφορά την αντί εργολαβικού ανταλλάγματος παροχή του δικαιώματος εκμετάλλευσης ή το δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής. Στην περίπτωση που δεν υφίσταται η ανταποδοτικότητα τότε η σύμβαση δεν αποτελεί σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων, αλλά σύμβαση δημοσίων έργων κατά την έννοια του ΠΔ 334/2000 με εργολαβικό ανάλλαγμα καταβαλλόμενο με περιοδικές παροχές από την αναθέτουσα αρχή.

3.6 Το πρόβλημα της κύρωσης της Σύμβασης με Νόμο.

Η παραχώρηση έχει από τη μία *συμβατικό περιεχόμενο*, καθώς ρυθμίζει τις σχέσεις του φορέα παραχώρησης και του αναδόχου παραχώρησης και από την άλλη *κανονιστικό*, αφού ρυθμίζει τις σχέσεις του αναδόχου παραχώρησης με τους τρίτους χρήστες. Υφίσταται όμως και ο μικτός χαρακτήρας της σύμβασης παραχώρησης, στον οποίο στη σύμβαση παραχώρησης περιέχονται αμιγώς συμβατικού χαρακτήρα στοιχεία, αλλά και αμιγώς κανονιστικά στοιχεία. Ο συγκεκριμένος τύπος σύμβασης υποστηρίζεται ότι πρέπει να κυρώνεται με νόμο εξαιτίας της *κανονιστικής* του φύσης, αλλά και για τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των τρίτων. Το πρόβλημα υπήρχε για τα έργα μικρότερης κατηγορίας και όχι για τα μεγάλα έργα.

Η κύρωση με νόμο αποτελεί νομική διασφάλιση των μερών για διαφορετικούς λόγους για καθέναν από αυτούς και ιδιαίτερα όσον αφορά το καθεστώς που προηγείται της ανάθεσης της σύμβασης. Τη νομική αναγκαιότητα της κύρωσης με νόμο των συμβάσεων παραχώρησης αμφισβητεί το γεγονός ότι στην Ελλάδα κυρώνονται με νόμο και άλλου είδους συμβάσεις χωρίς να υπάρχει αναγκαιότητα ανάλογης φύσης. Η κύρωση συμβάσεων με νόμο δεν συνδέεται αποκλειστικά με τις συμβάσεις παραχώρησης, καθώς αφορά και άλλους συμβατικούς δεσμούς. Λόγω αυτού προκύπτει και η αναγκαιότητα της

κύρωσης με νόμο της σύμβασης παραχώρησης η οποία μπορεί παρόλα αυτά να αμφισβητηθεί και η άποψη σύμφωνα με την οποία αρκεί η εξουσιοδοτική πρόβλεψη της ικανότητας να συμβάλλεται το δημόσιο ή η κάθε αναθέτουσα αρχή να φαίνεται συμπαγής και πλήρης νομικά. Πιο έντονος ακόμη γίνεται ο προβληματισμός αυτός με δεδομένη την ευρύτητα της διαδεδομένης πρακτικής των τελευταίων ετών που κυρώνονται με νόμο όλες οι συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων που συνάπτει το Ελληνικό δημόσιο.

Έτσι λοιπόν, οι συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων που ίσως να συναφθούν στο πλαίσιο των εξουσιοδοτικών διατάξεων του ν. 2052/92 ή στο πλαίσιο των διατάξεων που αφορούν τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης σύμφωνα με το άρθρο 277 του ΠΔ 410/1995 «Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας» και της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης σύμφωνα με το ΠΔ 30 της 1/ 2.2.11996 Κωδικοποίηση σε ενιαίο κείμενο με τον τίτλο «Κώδικας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης» για τις οποίες ομοίως γίνεται λόγος κατωτέρω και ενέχουν παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας, όπως συμβαίνει τις περισσότερες φορές, δεν απαιτείται να κυρώνονται με τυπικό νόμο, αλλά ισχύουν συναπτόμενες με ιδιωτικό συμφωνητικό.

3.7 Η σημασία της σχέσης των δύο Νομικών Εννοιών – Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίων Έργων και Σύμβαση Παραχώρησης Δημόσιας Υπηρεσίας - για το Ελληνικό Δίκαιο.

Οι έννοιες και το περιεχόμενο της σύμβασης παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας δεν συμπίπτουν με τη σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων. Είναι όμως δυνατό μια σύμβαση να εμπίπτει και στις δύο νομικές κατηγορίες. Αν συμβαίνει κάτι τέτοιο τότε οι βασικές ιδιότητες της σύμβασης παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας και η αναγκαιότητα της κύρωσής της με νόμο, μπορούν να καμφθούν υπέρ των χαρακτηριστικών που εισάγονται στους κανόνες ενσωμάτωσης του κοινοτικού δικαίου και αφορούν τη σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων, λόγω της υπεροχής του έναντι του εσωτερικού δικαίου. Οι γενικές αρχές του κοινοτικού δικαίου θα εφαρμόζονται σε αυτές τις

συμβάσεις, οι οποίες με τη σειρά τους διέπονται από την αρχή της διαφάνειας και του ελεύθερου ανταγωνισμού άνευ ετέρου.

Πρέπει στο σημείο αυτό να τονίσουμε ότι στην περίπτωση που μια σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων ενέχει τα χαρακτηριστικά μιας σύμβασης παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας θα εφαρμόζονται τότε σ' αυτήν οι βασικές συνταγματικές παραδοχές του εσωτερικού δικαίου για τις συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων υπηρεσιών, εξαιτίας της υπεροχής του Συντάγματος.

3.8 Η Ίδρυση Γενικής Γραμματείας Συγχρηματοδοτούμενων Έργων και ο εμπειρικός προσδιορισμός των αρμοδιοτήτων της.

Με Προεδρικό Διάταγμα (166/1996³¹) το 1996 ιδρύεται στην Ελλάδα εξειδικευμένη Γενική Γραμματεία η οποία υπάγεται στο ΥΠ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. σχετικά με τα Συγχρηματοδοτούμενα Έργα. Στο Προεδρικό Διάταγμα δεν ορίστηκαν τα Συγχρηματοδοτούμενα Έργα ως έννοια έγινε μια απαρίθμηση συγκεκριμένων έργων τα οποία εντάσσονταν σε αυτό:

- Το Μετρό της Αθήνας
- Ο Νέος Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
- Η Ελεύθερη Λεωφόρος Ελευσίνας – Σταυρού – Σπάτων και Περιφερειακή Οδός Υμηττού.
- Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου
- Η Εγνατία Οδός
- Το Μετρό της Θεσσαλονίκης

Για τα έργα αυτά οι αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας είναι οι εξής: μια από τις αρμοδιότητές της είναι να διαμορφώνει τις θέσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ, δηλαδή να διενεργεί όλες τις απαραίτητες διαδικασίες που είναι αρμοδιότητες του ΥΠΕΧΩΔΕ και αφορούν την προώθηση του σχεδιασμού, της μελέτης και της κατασκευής τους, επιπλέον ασκεί

³¹ ΦΕΚ 125 Α «Σύσταση Γενικής Γραμματείας Συγχρηματοδοτούμενων Έργων στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, καθορισμός των αρμοδιοτήτων της και τροποποίηση και συμπλήρωση του ΠΔ 69/1968 και 911/1991.

την εποπτεία και παρακολουθεί τις διαδικασίες για την εκτέλεσή τους (όσες είναι στην αρμοδιότητα του ΥΠΕΧΩΔΕ) μέχρι και την ολοκλήρωσή τους. Ακόμη εποπτεύει κατά τη διάρκεια λειτουργίας τους όπου αυτό προβλέπεται από τις ανάλογες διατάξεις. Επιπρόσθετα στις αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας είναι και η συνεργασία – στα πλαίσια του ΥΠΕΧΩΔΕ – με τα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως και άλλων Οργανισμών σε αυτού του είδους τα ζητήματα που αφορούν το χειρισμό των σχετικών θεμάτων σύμφωνα με τις διαμορφωμένες θέσεις του ΥΠΕΘΟ ως συναρμόδιου Υπουργείου. Ασκεί τέλος την εποπτεία στα Νομικά πρόσωπα είτε εκτελούν είτε διαχειρίζονται κατά το στάδιο της κατασκευής είτε κατά το στάδιο της λειτουργίας τους και εξυπηρετεί γραμματειακά την Επιτροπή Υπουργών για τα Μεγάλα Δημόσια Έργα.

Ο προσδιορισμός των αρμοδιοτήτων της Γραμματείας που έγινε απέχει κατά πολύ από το να ακολουθεί κάποια εννοιολογική θέση σε σχέση με την έννοια της αυτοχρηματοδότησης-συγχρηματοδότησης. Για παράδειγμα το Μετρό της Αθήνας και η Εγνατία Οδός, που δεν έχουν κανένα στοιχείο συγχρηματοδότησης ή αυτοχρηματοδότησης, αλλά ούτε και σύμβαση παραχώρησης οποιουδήποτε είδους. Αυτά τα έργα παρότι εκτελούνται με ειδικούς νόμους³² από ανώνυμες εταιρείες δεν είναι παρά δημόσια έργα, των οποίων η αναθέτουσα αρχή είναι εξολοκλήρου κρατική ανώνυμη εταιρεία – η Αττικό Μετρό Α.Ε και η Εγνατία Α.Ε.

Η Γενική Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων Έργων είναι Γραμματεία που όπως είπαμε και προηγουμένως ιδρύθηκε στο ΥΠΕΧΩΔΕ με αφορμή την ανάπτυξη των αυτοχρηματοδοτούμενων ή συγχρηματοδοτούμενων έργων λόγω της ύπαρξης κοινοτικών πόρων που θα αξιοποιούνταν προς αυτή την κατεύθυνση. Η αρμοδιότητα της συγκεκριμένης Γραμματείας όμως δεν σταματά στα αυτοχρηματοδοτούμενα ή συγχρηματοδοτούμενα έργα αλλά συνεχίζει και σε αμιγώς δημόσια έργα. Έτσι λοιπόν, από τη διάταξη που αναφέρεται στις φοροαπαλλαγές της ΕΤΕΠ σε συνδυασμό με τη διάταξη που αναφέρεται στην Γενική Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων Έργων διαπιστώνουμε τον έντονο εμπειρισμό του νομοθέτη όσον αφορά τον εννοιολογικό

³² Ν. 1955/1991 για το Μετρό της Αθήνας και Ν. 2229/92 για την Εγνατία Οδό.

καθορισμό των κατηγοριών που εισάγει χωρίς συνέπειες για την κατηγοριοποίηση των νομικών εννοιών.

3.9 Η σημασία ύπαρξης και απουσίας κανόνων.

Η σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων αποτελεί έναν συμβατικό τύπο που αναδεικνύει την αναγκαιότητα ύπαρξης αλλά και απουσίας κανόνων. Η ύπαρξη ενός βασικού κανονιστικού πλαισίου είναι απαραίτητο για τη διασφάλιση των σχέσεων που ίσως να επηρεάζουν σημαντικά συμφέροντα για ένα σημαντικό χρονικά διάστημα. Η διασφάλιση των αρχών της διαφάνειας και του ελεύθερου ανταγωνισμού στρέφουν προς την κατεύθυνση της υγιούς ανάδειξης των κατάλληλων συντελεστών, εργοληπτών ή ανάδοχων παραχώρησης με τις ικανότητες εκείνες που θα καταστήσουν τα έργα φερέγγυα και εκμεταλλεύσιμα. Ο ανταγωνισμός είναι η σημαντικότερη εγγύηση για την επίτευξη αυτού του σκοπού. Πρέπει να γίνει ακόμη αντιληπτό ότι η ύπαρξη διαδικασιών στρέφει προς αυτή την κατεύθυνση αν και οι διαδικασίες μπορεί να εξατομικεύονται ανάλογα με τις απαιτήσεις κάθε έργου.

Η διασφάλιση των όρων, της ελεύθερης εγκατάστασης και κοινοτικής νομιμότητας, που απαιτεί η Συνθήκη, ευνοεί προς την επίτευξη του ευρύτερου θεσμικού ρόλου που έχει αυτός ο συμβατικός τύπος, ως προς τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου. Συνεπώς απαιτήθηκαν κανόνες για την προστασία του περιβάλλοντος, των καταναλωτών, των χρηστών των υποδομών και των έργων, τη διασφάλιση των εργαζομένων, και του συνόλου των θεμελιωδών δικαιωμάτων. Απαιτήθηκαν ακόμη κανόνες για τη διασφάλιση του κοινοτικού συμφέροντος, το οποίο είναι πολύ πιθανό να συμπίπτει με το εθνικό συμφέρον των κρατών μελών, αλλά ενδέχεται και να μην ταυτίζεται.

Μεγάλη σημασία έχει και η απουσία κανόνων στις συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων. Σύμφωνα με την άποψη κάποιων η σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων είναι ένα νομικό εγχείρημα που απαιτεί φαντασία και εφευρετικότητα που αποδεικνύεται από

τους οικονομικούς συντελεστές και τις τεχνικές απαιτήσεις για την ανάπτυξη ανάλογων τολμηρών έργων.

Επόμενο λοιπόν είναι να υποθέσουμε ότι η φαντασία και η εφευρετικότητα που αναφέραμε να έχουν ανάγκη από ελευθερία. Η διασφάλιση της απουσίας κανόνων εδώ καθίσταται απαραίτητη ώστε να μπορέσει να είναι δυνατή η συμβατική έκφραση της φαντασίας αυτής μέσω των κανόνων του ιδιωτικού δικαίου και της συμβατικής ελευθερίας. Με τις κατάλληλες εξουσιοδοτικές διατάξεις οι αναθέτουσες αρχές οφείλουν να ξεπεράσουν τα εμπόδια των νομικών συστημάτων τους, ώστε να μπορέσουν να διαθέσουν προς όφελος του κοινοτικού συμφέροντος την ελευθερία που χρειάζεται. Από την άλλη πλευρά θα πρέπει να υπάρχουν μηχανισμοί ελέγχου οι οποίοι θα επιτρέπουν την οριοθέτηση της φαντασίας των μερών και την καταπολέμηση της διαφθοράς, την οποία θα έχει ήδη αποδυναμώσει ο ελεύθερος ανταγωνισμός.

3.10 Εμπειρία υλοποίησης ΣΔΙΤ στην Ελλάδα

Στην πρόσφατη (κατά τα 20 τελευταία χρόνια) προσπάθεια υλοποίησης έργων/υπηρεσιών με ΣΔΙΤ στην Ελλάδα, η εμπειρία πλέον είναι υπαρκτή όμως και πολύ μικρή και περιλαμβάνει τόσο επιτυχείς όσο και μη επιτυχείς προσπάθειες:

1. Σε ότι αφορά τις Συμβάσεις Παραχώρησης³³

Επιτυχείς θεωρούνται οι συμβάσεις στον τομέα των μεταφορών:

- Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»
- Η ζεύξη (Γέφυρα) Ρίου – Αντιρρίου
- Ο Περιφερειακός Δακτύλιος Αττικής ή Αττική Οδός.

Μη επιτυχείς περιπτώσεις μπορούν να θεωρηθούν :

- Η υποθαλάσσια σήραγγα Μαλιακού
- Το Μετρό Θεσσαλονίκης

³³ Στο Παράρτημα 1 υπάρχουν οι Συμβάσεις Παραχώρησης Έργων Υποδομής στην Ελλάδα

Τη παρούσα χρονική περίοδο το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει προκηρύξει και εξελίσει επτά (7) νέους διαγωνισμούς για την κατασκευή υπεραστικών και αστικών αυτοκινητοδρόμων, συνολικού μήκους περίπου 800 χλμ.

2. Σε ότι αφορά τις άλλες μορφές ΣΔΙΤ

Επιτυχείς περιπτώσεις σύναψης άλλων τύπων ΣΔΙΤ θεωρούνται οι ακόλουθες:

α) Με βάση τις διατάξεις του άρθρου 9, παρ. 1-3, του Ν.2052/1992, ολοκληρώθηκαν ή υλοποιούνται, ή ευρίσκονται σε στάδιο διαγωνισμού πολλοί (υπόγειοι) σταθμοί αυτοκινήτων, στην Αθήνα (και άλλους δήμους στην ευρύτερη περιοχή), στη Θεσσαλονίκη, στη Χαλκίδα, στο Αγρίνιο, στη Λάρισα και στα Ιωάννινα. Το πρόγραμμα κατασκευής υπόγειων αλλά και υπέργειων σταθμών αυτοκινήτων συνεχίζεται κυρίως στην Αθήνα και την Θεσσαλονίκη.

β) Στο πλαίσιο των προβλέψεων του Ν.2545/1997, έχουν ήδη εκδοθεί κάποιες κοινές υπουργικές αποφάσεις για την παραχώρηση δικαιωμάτων σε Φορείς ΒΕΠΕ της χρήσης αιγιαλού και παραλίας και του δικαιώματος εκτέλεσης λιμενικών έργων ή επέκτασης ήδη υφιστάμενων στην περιοχή λιμενικών εγκαταστάσεων.

γ) Η δυνατότητα που έχουν οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, να συνιστούν δικές τους επιχειρήσεις ή να μετέχουν σε επιχειρήσεις έχουν σκοπό την εξυπηρέτηση του κοινού, καθώς και την οικονομική εκμετάλλευση των έργων αυτών, για την παραγωγή αγαθών ή υπηρεσιών που έχουν σκοπό την εξυπηρέτηση του κοινού και την πραγματοποίηση εσόδων, αξιοποιήθηκε η σύσταση κοινής επιχείρησης μεταξύ του δήμου Άνω Λιοσίων και ιδιωτών για την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση μονάδας παραγωγής βιοαερίου από απορρίμματα.

δ) Με βάση τον Ν.2206/1994 έγινε η παραχώρηση ενός αριθμού αδειών λειτουργίας Καζίνο για ορισμένο διάστημα έναντι υποχρεώσεων κατασκευής έργων.

ε) Με βάση τις διατάξεις του Ν.2160/1993 έχει ανατεθεί από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λευκάδας σε ιδιώτες η κατασκευή λιμενικών και χερσαίων εγκαταστάσεων μαρίνας (λιμένα αναψυχής) στην Λευκάδα και η εκμετάλλευση αυτής για 30 χρόνια. Επίσης με την ίδια διαδικασία έχει ανατεθεί η εκμετάλλευση μαρίνας (λιμένα αναψυχής) στις Γουβιές Κέρκυρας.

στ) Το 2003 η ΚΕ. ανέθεσε σε διεθνή χρηματοοικονομικό, τεχνικό και νομικό σύμβουλο την μελέτη και προετοιμασία ανάθεσης έργων με αυτοχρηματοδότηση, που αφορούν στο

Στεγαστικό Πρόγραμμα του Δημοσίου. Στο πλαίσιο της πιο πάνω συνεργασίας, έχει ήδη δημοπρατηθεί το κτίριο της Ακαδημίας Λιμενικού Σώματος στην Αλεξανδρούπολη.

ζ) Σε ιδιωτικούς φορείς (ΕΠΑ Αττικής, Θεσσαλίας, Θεσσαλονίκης) ανατέθηκε η ανάπτυξη και εκμετάλλευση των δικτύων διανομής φυσικού αερίου στις αντίστοιχες πόλεις. Το πρόγραμμα των ΕΠΑ πρόκειται να συνεχιστεί για τις υπόλοιπες γεωγραφικές ενότητες της χώρας.

η) Η εταιρία «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα ΑΕ» έχει προβεί κατόπιν διαγωνισμών στην ανάθεση της αξιοποίησης και εκμετάλλευσης τουριστικών ακινήτων σε τρίτους, όπως π.χ. η ανάθεση σε κοινοπραξίες ιδιωτών της αξιοποίησης και εκμετάλλευσης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ακτών (οργανωμένων Πλαζ) της Αττικής καθώς και άλλων τουριστικών εγκαταστάσεων (πλαζ, ξενοδοχείων ΞΕΝΙΑ κλπ) ανά την Ελλάδα.

Μη επιτυχείς περιπτώσεις εφαρμογής ΣΔΙΤ θεωρούνται :

α) Όλες οι προσπάθειες υλοποίησης ολυμπιακών έργων - του Ιπποδρόμου και άλλων Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων. Παρά το γεγονός ότι ξεκίνησε η διαδικασία του διαγωνισμού, στο τέλος αυτός κηρύχθηκε άγονος.

β) Του Ολυμπιακού Χωριού, το οποίο τελικά κατασκευάστηκε από την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΧΩΡΙΟ ΑΕ» με κλασικές εργολαβίες δημοσίων έργων.

γ) Οι διαδικασίες ανάδειξης αναδόχων ΣΔΙΤ για τις μαρίνες Μυκόνου, Σύρου, Κεφαλληνίας κ.α., οι οποίες διακόπηκαν και εκκρεμούν επί μακρό διάστημα.

δ) Το θερμοηλεκτρικό εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στο Λαύριο.

ε) Η σύμβαση εκμετάλλευσης των χρυσοφόρων κοιτασμάτων του Παγγαίου όρους στη Χαλκιδική.

3.10.1 Προβλήματα που δυσχεραίνουν την εφαρμογή ΣΔΙΤ

Στη χώρα μας, οι μέχρι σήμερα προσπάθειες προώθησης και σύναψης ΣΔΙΤ αντιμετώπισαν πολλά προβλήματα και δυσκολίες, που σε πολλές περιπτώσεις οδήγησαν ακόμη και στη ματαίωση της υλοποίησης των έργων. Από τις πολλές δυσκολίες, που ανέκυψαν μέχρι σήμερα, οι ακόλουθες είναι εκείνες οι οποίες πρέπει να αντιμετωπιστούν:

1. Νομοθετικό πλαίσιο

Πολλά προβλήματα εντοπίστηκαν ότι οφείλονταν στην έλλειψη ενός ειδικού νομοθετικού πλαισίου, με το οποίο να προσδιορίζονταν βασικά θέματα και κατευθύνσεις όπως: απαλλοτριώσεις, περιβαλλοντικοί όροι, αποζημιώσεις του αναδόχου, κριτήρια ανάθεσης κ.α. Η αναγκαιότητα δημιουργίας του θεσμικού πλαισίου αποτελούσε άμεση προτεραιότητα.

2. Υποστήριξη φορέων του δημοσίου για την προετοιμασία των διαγωνισμών, μεταφορά τεχνογνωσίας, αντιμετώπιση του υψηλού κόστους προετοιμασίας των διαγωνισμών και παρακολούθησης των συμβάσεων.

Σημαντικό εμπόδιο στην υλοποίηση ΣΔΙΤ αποτέλεσε η αδυναμία σωστής και έγκαιρης προετοιμασίας των έργων και υλοποίησης των σχετικών διαγωνισμών, εξαιτίας της έλλειψης εξειδικευμένης εμπειρίας από τις αναθέτουσες αρχές, αλλά και της περιορισμένης εμπειρίας στους φορείς του ιδιωτικού τομέα. Πράγματι η σύναψη των συμβάσεων είναι σχετικά πρόσφατη και δεν καταγράφεται εμπειρία από όλα τα στάδια τους.

3. Συνταγματικά ζητήματα, ιδίως σε ότι αφορά τα όρια της παραχώρησης:

Το Σύνταγμα της Ελλάδος, ρυθμίζοντας τις αρμοδιότητες του κράτους, τις διακρίνει μεταξύ εκείνων που μπορούν να παραχωρηθούν σε ιδιώτες, σε αντιδιαστολή με εκείνες που εμπίπτουν στην κρατική εξουσία και δεν παραχωρούνται. Είναι λοιπόν απαραίτητο να εξετάζεται και να διασφαλίζεται κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο από το στάδιο του αρχικού προγραμματισμού.

3.11 Ο νέος Νόμος Ν3389 των ΣΔΙΤ στη Χώρα μας.

Ο νέος νόμος για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα δημοσιεύθηκε στις 22 Σεπτεμβρίου 2005 στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (με Αρ. φύλου 232) ο οποίος περιλαμβάνει 32 Άρθρα και έξι Κεφάλαια.

Η Εισηγητική Έκθεση υπογράφηκε στην Αθήνα τις 3 Αυγούστου 2005 από τους Υπουργούς Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων. Η Εισηγητική

Έκθεση Χωρίζεται σε πέντε κεφάλαια και περιλαμβάνει συνολικά τριάντα ένα 31 Άρθρα.

Το *Κεφάλαιο Α'* περιλαμβάνει την Έννοια και το Πεδίο Εφαρμογής. Εδώ επιχειρείται η οριοθέτηση του δημόσιου τομέα για τις ανάγκες της εφαρμογής του νόμου. Επίσης διατυπώνεται ο ορισμός της Σύμβασης Σύμπραξης, όπως για παράδειγμα η ανάληψη κατασκευαστικού και επιχειρηματικού κινδύνου από τον ιδιωτικό φορέα, η εξυπηρέτηση στόχων δημοσίου συμφέροντος κ.λ.π. Στο πρώτο κεφάλαιο ακόμη, καθορίζονται οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί μια Σύμπραξη ώστε να μπορέσει να υπαχθεί στις διατάξεις του νέου Νόμου.

Το *Κεφάλαιο Β'* αναφέρεται στην Διυπουργική Επιτροπή και Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα. Η δημιουργία συλλογικού κυβερνητικού οργάνου με τη συμμετοχή του συνόλου των κατά περίπτωση συναρμόδιων Υπουργών διευκολύνει τη χάραξη της κυβερνητικής πολιτικής στον τομέα της εκτέλεσης έργων και της παροχής υπηρεσιών με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων, ενώ μπορεί να συμβάλλει αποφασιστικά στην ταχεία επίλυση τυχόν προβλημάτων³⁴. Σε άλλο άρθρο του κεφαλαίου αυτού προβλέπεται η σύσταση Ειδικής Γραμματείας, η οποία ακολουθεί τα πρότυπα των αντίστοιχων υπηρεσιών που λειτουργούν σε άλλα σε άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης³⁵. Μια τέτοια υπηρεσία λειτουργεί στα πλαίσια των Υπουργείων Οικονομικών αυτών των χωρών με σκοπό την επικουρία της κεντρικής διοίκησης μέσω της διάδοσης του θεσμού των Συμπράξεων και της υποστήριξης των εμπλεκόμενων Δημόσιων και Ιδιωτικών Φορέων κατά την ανάθεση και εκτέλεση των Συμβάσεων Σύμπραξης³⁶. Η Ειδική Γραμματεία έχει αρμοδιότητες που επιτρέπουν να παρέχει ουσιαστική συνδρομή στην Διυπουργική Επιτροπή και είναι επίσης, επιφορτισμένη και με την παρακολούθηση της επιβάρυνσης που μπορεί να προκύπτει για το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων από τις πληρωμές που διενεργούνται στο πλαίσιο Συμπράξεων που υπάγονται στον νόμο. Τέλος η Ειδική Γραμματεία έχει πρόσβαση σε όλη την

³⁴ Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα», Αθήνα 3 Αυγούστου 2005.

³⁵ Πορτογαλία, Μεγάλη Βρετανία.

³⁶ Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα», Αθήνα 3 Αυγούστου 2005.

πληροφόρηση που είναι αναγκαία για την παροχή ουσιαστικής συνδρομής προς τους δημόσιους φορείς, αλλά και οι Δημόσιοι φορείς θα συμμορφώνονται με τη σειρά τους, στις υποδείξεις της, ώστε να διευκολύνεται και να επισπεύδεται η διαδικασία της ανάθεσης των Συμβάσεων Σύμπραξης μέσω της υποστήριξης που θα παρέχεται στους Δημόσιους Φορείς.

Το *Κεφάλαιο Γ'* αναφέρεται στις Διαδικασίες Ανάθεσης. Οι διατάξεις αυτού του Κεφαλαίου ενσωματώνουν κατά μέρος στην ελληνική έννομη τάξη τις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18 (L 134 – 3.4.2004). Από το Κεφάλαιο αυτό προκύπτει ότι η νομική αβεβαιότητα ως προς το εάν η ανάθεση των Συμβάσεων Σύμπραξης θα πρέπει να γίνεται με αναφορά στις σχετικές Οδηγίες. Σκοπός αυτής της διάταξης είναι να επιτρέψει την αποτελεσματική αντιμετώπιση ειδικών συνθηκών που μπορεί να εμποδίζουν την ανάθεση και υλοποίηση ορισμένων Συμβάσεων Σύμπραξης.

Το *Κεφάλαιο Δ'* αναφέρεται στο Συμβατικό Πλαίσιο. Με τη διάταξη αυτή καθορίζεται ότι οι Συμβάσεις Σύμπραξης και τα Παρεπόμενά τους σύμφωνα³⁷ πρέπει να συνάδουν με τους όρους και τις ρυθμίσεις των σχετικών Προκυρήξεων. Επιπλέον, επιχειρεί να διασφαλίσει ότι η Σύμβαση Σύμπραξης θα περιλαμβάνει ρυθμίσεις για όλα τα ζητήματα που κρίνονται αναγκαία για την απροβλημάτιστη εκτέλεσή της. Επίσης στο Κεφάλαιο αυτό εμπεριέχονται τα θέματα χρηματοδότησης.

Το *Κεφάλαιο Ε'* περιλαμβάνει τις Ειδικές Ρυθμίσεις. Πιο συγκεκριμένα αναφέρεται στο Αντάλλαγμα καταβλητέο από τους χρήστες έργων ή υπηρεσιών, την έκδοση αδειών, τα αρχαιολογικά ευρήματα – όπου θεσπίζονται οι υποχρεώσεις της αρμόδιας Αρχαιολογικής Υπηρεσίας, η προστασία του περιβάλλοντος, οι απαλλοτριώσεις, οι δημόσιες υπηρεσίες και εργασίες Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας (Ο.Κ.Ω), η εκχώρηση απαιτήσεων, το κύρος ασφαλειών. Τέλος στο Κεφάλαιο αυτό έχουμε διατάξεις για την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, τις μεταβιβάσεις μετοχών και εισαγωγή σε χρηματιστηριακή αγορά, λοιπές ρυθμίσεις, τις αποσβέσεις και την επίλυση διαφορών.

³⁷ Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα», Αθήνα 3 Αυγούστου 2005.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 CASE STUDY - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

Το Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας Ελευθέριος Βενιζέλος κατοχυρώνει την Αττική και ολόκληρη την Ελλάδα σε έναν κυρίαρχο πόλο αναφοράς και σημαντικότερο κόμβο στις Ευρωπαϊκές και Διεθνείς Μεταφορές. Το μεγαλόπνοο αυτό έργο αποτελεί μια επιθετική απάντηση της χώρας στις προκλήσεις της εποχής μας φιλοδοξώντας να βάλει την Ελλάδα στην τροχιά του 21^{ου} αιώνα. Ως παραγωγική δραστηριότητα και τεράστια παραγωγική μονάδα το νέο αεροδρόμιο έχει τεράστιες θετικές και πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στην Αττική. Οι θέσεις εργασίας ήταν και είναι σημαντικά αρκεί να ρίξουμε μια γρήγορη ματιά στα νούμερα: Τον Ιούνιο του 2000 εργάζονταν στο χώρο του εργοταξίου 3.300 άτομα (από επιστήμονες και τεχνίτες μέχρι εργάτες όλων των ειδικοτήτων). Από αυτούς οι 1.300 εργάζονταν στην κατασκευάστρια κοινοπραξία και 2.000 στους Έλληνες υπεργολάβους της κοινοπραξίας. Από τους 3.300 μόνο οι 100 ήταν αλλοδαποί. Από το Ελληνικό προσωπικό που χρησιμοποιούσε η κοινοπραξία το 30% ήταν κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής των Μεσογείων. Ακόμη 1.000 άτομα εργάζονταν στα έργα του αεροδρομίου που κατασκευάστηκαν με το σύστημα παραχώρησης (ξενοδοχείο, εσωτερικός αγωγός καυσίμων, μονάδες τροφοδοσίας πτήσεων, εμπορευματικός σταθμός) και στα έργα μετεγκατάστασης της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Με τους αρχικούς υπολογισμούς που είχαν γίνει το νέο αεροδρόμιο στη φάση ολοκλήρωσής του θα δημιουργούσε στον ίδιο του το χώρο και θα προκαλούσε δευτερογενώς συνολικά 21.000 νέες θέσεις εργασίας στην Αττική και κυρίως στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων.

Όπως προαναφέραμε το 1991 πραγματοποιήθηκε η γνωστοποίηση της προκήρυξης του διαγωνισμού για επιλογή του εταίρου του Ελληνικού Δημοσίου, όπου θα αναλάμβανε το σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση, την κατασκευή και λειτουργία του νέου Διεθνούς Αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος στα Σπάτα. Μάλιστα για την τότε κυβέρνηση το πολλά αυτό υποσχόμενο έργο είχε αποτελέσει πρώτη προτεραιότητα μεταξύ των άλλων μεγάλων έργων και μάλιστα ήταν διατεθειμένη να προσφέρει ουσιαστικές πηγές για την εξασφάλιση της επιτυχίας του. Το νέο διεθνές αεροδρόμιο θα αποτελούσε έναν από τους

σημαντικότερους κόμβους μεταφοράς στην Ευρώπη και Διεθνώς, αναδεικνύοντας και κατοχυρώνοντας, όχι μόνο την Αττική αλλά και ολόκληρη την Ελλάδα, σε έναν κυρίαρχο Πόλο Αναφοράς στις αερομεταφορές. Η Ελλάδα με το έργο αυτό στάθηκε ικανή να σταθεί στις προκλήσεις της εποχής της και να απαντήσει ουσιαστικά με το μεγαλόπνοο αυτό έργο. Το Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο δεν θα αποτελούσε μόνο την κατοχύρωση και την ενίσχυση της Ελλάδας γεωγραφικά ως ένα κομβικό διεθνές αεροδρόμιο, αλλά ήταν επόμενο ότι θα συνέβαλε και σε μια νέα πολιτική ανάπτυξης και συνεργασιών, που θα οδηγούσε στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας. Δεν αποτελεί δηλαδή σημαντικό έργο μόνο για τον τομέα των μεταφορών, αλλά και για την ανάκαμψη της οικονομίας, όπου όπως ήταν επόμενο θα εξελισσόταν στον κύριο αερολιμένα της χώρας μας. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να προσθέσουμε ότι η κατασκευή του αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος εντασσόταν στα πλαίσια των προγραμμάτων μεταφορών του Ευρωπαϊκού Ταμείου Συνοχής. Είναι φυσικό να υπάρχει σύνδεση μεταξύ της Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών, των ΚΠΣ και των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων για τις μεταφορές.

Οι στόχοι ήταν συγκεκριμένοι:

- Ανάπτυξη και επέκταση των αερομεταφορών και των συνδέσεων με τα υπόλοιπα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Απομάκρυνση της απομόνωσης ορισμένων περιοχών – κυρίως των νησιών.
- Βελτίωση και επέκταση της δυναμικότητας, της ασφάλειας, του χρόνου ταξιδιού, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις.
- Εκσυγχρονισμός των υποδομών.

Τα μέτρα τώρα ήταν:

- Επέκταση σταθμών για επιβάτες και φορτία.
- Συνδέσεις με απομακρυσμένες και απομονωμένες περιοχές, καθώς και με τις άλλες πόλεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Βελτιωμένη ασφάλεια και υπηρεσίες προς τους πελάτες.

Αυτά είχαν ως αναμενόμενα αποτελέσματα την κατασκευή του αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος, καθώς και την ολοκλήρωση των εργασιών στο αεροδρόμιο Αθηνών και Κέρκυρας.

Το Αεροδρόμιο, όπως είναι φυσικό δημιούργησε θετικά πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα σε όλες τις φάσεις της κατασκευής και της λειτουργίας του, δημιουργώντας χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας. Μάλιστα το ανθρώπινο δυναμικό αυξανόταν σταθερά ήδη από την ημέρα έναρξης των εργασιών. Πιο συγκεκριμένα κατά την έναρξη λειτουργίας του Νέου Αεροδρομίου δημιουργήθηκαν 7.000 νέες θέσεις εργασίας ενώ παράλληλα δημιουργήθηκαν και πολλές νέες θέσεις εργασίας στην περιφέρειά του. Οι στατιστικές που έχουν γίνει κατά το παρελθόν γύρω από τα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ευρώπης έδειξαν ότι για κάθε μία νέα θέση που δημιουργείτε στο αεροδρόμιο, στην ευρύτερη περιοχή του δημιουργούνται τουλάχιστον 2 νέες θέσεις εργασίας.

Δεν αρκεί όμως να εξετάζουμε μόνο αυτή την πλευρά και να παραμελούμε τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις που δημιουργεί το αεροδρόμιο. Η τότε κυβέρνηση δεσμεύτηκε ότι τα Μεσόγεια που θα φιλοξενούσαν το νέο αεροδρόμιο θα ήταν πια μια περιοχή απόλυτης προτεραιότητας όχι μόνο στο σχεδιασμό, αλλά και στη διασφάλιση και κατανομή των αναγκαίων πόρων σε έργα προστασίας, ανακούφισης και αναβάθμισης. Σκοπός ήταν ότι η ανάπτυξης της περιοχής αυτής θα ήταν σύμφωνη με τους στόχους και τις αρχές ενός ολοκληρωμένου Οικιστικού, Χωροταξικού και Παραγωγικού Σχεδίου. Για το λόγο αυτό η αντιμετώπιση των σημαντικών επιπτώσεων που θα συνέβαιναν στην περιοχή που θα φιλοξενούσε το Νέο Αεροδρόμιο ανατέθηκε στον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (Ο.Ρ.Σ.Α.), στο Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ι.Π.Α.) του Παντείου Πανεπιστημίου³⁸.

Η διοικητική δομή σχετικά με την κατασκευή του αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος αναφέρεται κυρίως στο ΥΠ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. το οποίο είχε την ευθύνη για την κατασκευή, το

³⁸ Ερευνητικό Πρόγραμμα με τίτλο: «Οικονομική Ανάπτυξη και Χωροταξικός Σχεδιασμός Πεδιάδας Μεσογείων 1995 – 2020 – Ειδικές Χωρικές Ρυθμίσεις Περιοχής Αεροδρομίου Σπάτων».

σχεδιασμό και τη συντήρηση του αεροδρομίου των Σπάτων, στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών όπου είχε αναλάβει τον χρηματοοικονομικό προγραμματισμό, τον σχεδιασμό, την οικονομική διοίκηση και διαχείριση. Ακόμη στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών το οποίο ασχολήθηκε με την έκδοση αδειών λειτουργίας, τους κανόνες λειτουργίας, την πολιτική των αντίτιμων και των εισιτηρίων, την πολιτική του ανταγωνισμού και τέλος το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης το οποίο ήταν και είναι αρμόδιο για τα θέματα Δημόσιας Τάξης. Το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος είχε προϋπολογισμό 658 δις και αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα έργα που έχουν γίνει μέχρι και σήμερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ταυτόχρονη χρηματοδότησή του έγινε από το Ελληνικό Δημόσιο και το Ταμείο Συνοχής, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (Ε.Τ.ΕΠ.), το Σπατόσημο, τα ίδια κεφάλαια των ιδιωτών κατασκευαστών, καθώς και τα δάνεια των εμπορικών τραπεζών. Θα πρέπει εδώ να επισημάνουμε ότι η κατασκευή του αεροδρομίου πραγματοποιήθηκε στη βάση της διαδικασίας κατασκευής, ιδιοκτησίας, λειτουργίας, μεταβίβασης (Build, own, operate, transfer, BOOT).

Σκόπιμο είναι να αναφέρουμε στο σημείο αυτό κάποιες από τις σημαντικότερες ημερομηνίες³⁹ για την έναρξη του έργου του αεροδρομίου, όπου αυτές είναι:

- *10 Αυγούστου 1991*: όπου έχουμε την Προκήρυξη του Διαγωνισμού.
- *11 Νοεμβρίου 1991*: όπου γίνεται η προεπιλογή των Υποψηφίων Κατασκευαστικών Κοινοπραξιών.
- *15 Ιανουαρίου 1992*: Ολοκλήρωση της σύνταξης των Τευχών Δημοπράτησης.
- *17 Ιουλίου 1993*: Υποβολή Προσφορών.
- *31 Ιουλίου 1995*: Υπογραφή της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου (Airport Development Agreement ADA) μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Γερμανικής Κοινοπραξίας.
- *14 Σεπτεμβρίου 1995*: Κύρωση της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου από τη Βουλή με τον Νόμο 2338/95.
- *11 Ιουνίου 1996*: Ενεργοποίηση της Σύμβασης Ανάπτυξης του Αεροδρομίου.
- *Ιούλιος 1996*: Έναρξη εργασιών κατασκευής.

³⁹ Πηγή: www.aia.gr

- 5 Σεπτεμβρίου 1996: Εγκαίνια του αεροδρομίου.
- 22 Ιουνίου 2000: Πρώτη δοκιμαστική προσγείωση.
- Καλοκαίρι 2000: Ολοκλήρωση κατασκευαστικής περιόδου και έναρξη περιόδου γενικών και εξειδικευμένων δοκιμών.
- 13 Μαρτίου 2001: Έναρξη λειτουργίας.

Κύριος σκοπός αλλά και μέλημα του Νέου Αεροδρομίου ήταν η παροχή υπηρεσιών και υποδομών υψηλής ποιότητας και για το λόγο αυτό ακολουθήθηκε η πολιτική ενός «έξυπνου αεροδρομίου» με την παροχή υποδομής και υπηρεσιών τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής σε 24ωρη βάση, μετατρέποντας τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών σε επικοινωνιακό κόμβο για επιβάτες εσωτερικού και εξωτερικού.

Όλο το αεροδρόμιο καλύπτεται από ιδιωτικό δίκτυο. Επιπλέον όλες οι κοινόχρηστες υπηρεσίες που παρέχονται διασφαλίζουν οικονομίες κλίμακας, χαμηλά λειτουργικά κόστη, καθώς και ευελιξία για τις αεροπορικές εταιρείες, τις επιχειρήσεις και τους κρατικούς φορείς, οι οποίοι παρέχουν τις διάφορες υπηρεσίες τους στο αεροδρόμιο. Το Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας έχει βασίσει τη στρατηγική Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών του σε στρατηγικές συμφωνίες για καινοτομικά τεχνολογικά συστήματα, όπως για παράδειγμα το CUTE, το οποίο είναι σύστημα κοινής χρήσης για το check-in των επιβατών και την κεντρική βάση των δεδομένων πτήσεων του Αεροδρομίου. Όλα αυτά χρησιμεύουν για την καλύτερη και λειτουργικότερη και οικονομικότερη εξυπηρέτηση του χρήστη του αεροδρομίου. Επιτεύχθηκε, λοιπόν, η παροχή ποιοτικών υπηρεσιών πληροφορικής με μια ενοποιημένη και εκτεταμένη υποδομή δικτύων και τεχνολογικής υποδομής.

Τα **τεχνικά χαρακτηριστικά** του Αεροδρομίου είναι τα ακόλουθα⁴⁰:

- Ο προϋπολογισμός του Έργου: 658 δις Δρχ.
- Αριθμός επιβατών: έως 16 εκατ/ χρόνο σε πρώτο στάδιο.
- Μήκος διαδρόμων: 4 χλμ. περίπου και 60μ. πλάτος.

⁴⁰ Πηγή: www.aia.gr

- Κινήσεις αεροσκαφών: έως 600 προσγειώσεις/ απογειώσεις / ώρα ή 600/ημέρα.
- Θέσεις αεροσκαφών: 89.
- Κεντρικός αεροσταθμός: 4 επίπεδα, 14 γέφυρες επιβίβασης επιβατών.
- Κτίριο δορυφόρος: 10 γέφυρες επιβίβασης επιβατών.
- Εμπορευματική κίνηση: έως 220.000 τόνους/ χρόνο.
- Αίθουσα check-in: 5.400 τ.μ. – 140 θυρίδες εξυπηρέτησης επιβατών.
- Αίθουσα αναμονής αφίξεων: 4.600 τ.μ.

Οι εγκαταστάσεις του Αεροδρομίου είναι τέτοιες που διασφαλίζουν την καλή κυκλοφορία εκατομμυρίων επιβατών και πιο συγκεκριμένα:

- Το κτίριο του κεντρικού σταθμού όπου διαθέτει 14 γέφυρες επιβίβασης.
- Το κτίριο του δορυφορικού αεροσταθμού όπου διαθέτει 10 γέφυρες επιβίβασης.
- Πρόσβαση μέσω λεωφορείου έξι λωρίδων.
- Διαθέσιμο χώρο για τη σιδηροδρομική σύνδεση η οποία ολοκληρώθηκε πρόσφατα.
- Εγκαταστάσεις τροφοδοσίας, εμπορευματικής κίνησης, ταχυδρομείο.
- Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και συντήρησης αεροπορικών εταιρειών.

Υπάρχει, όπως είναι φυσικό και ο ανάλογος εξοπλισμός των Συστημάτων Αεροναυτιλίας αλλά και όλα τα απαραίτητα συστήματα τα οποία είναι ό,τι πιο σύγχρονο και που έχουν επίσης τη δυνατότητα για μελλοντική αναβάθμιση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Προβλεπόμενα Έσοδα του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών

Έτος	Προβλεπόμενα Έσοδα (σε χιλιάδες ECU)
2008	466.448
2010	538.949
2015	801.503
2020	1.086.484
2025	1.465.670

ΠΗΓΗ: Σύμβαση Παραχώρησης, σελίδα 5850

Το Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος κατασκευάστηκε στη βάση μιας Σύμβασης Παραχώρησης με τη συνεργασία του Δημόσιου και του Ιδιωτικού τομέα. Στο λεγόμενο *συμβόλαιο παραχώρησης*, υπάρχουν συμβαλλόμενοι οι οποίοι έχουν διαφορετικές προσδοκίες και κίνητρα από την επικείμενη συνεργασία. Βασικός στόχος της *ανάδοχης εταιρείας* είναι η αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου και φυσικά το κέρδος. Πιο απλά αναμένει την επιστροφή των κεφαλαίων της που έχει δεσμεύσει προσαυξημένα με τη ζητούμενη απόδοση. Από την άλλη πλευρά ο παραχωρησιούχος ενδιαφέρεται για την αποπεράτωση του έργου, με όσο το δυνατόν μειωμένη την ίδια συμμετοχή, βασισμένα όλα στα πρότυπα, τους κανονισμούς ασφαλείας και εξυπηρέτησης των χρηστών – τεχνογνωσία και εμπειρία του αναδόχου – στον ελάχιστο δυνατό χρόνο κατασκευής. Όλα αυτά (οι διαφορετικές επιδιώξεις) εμφανίζονται στο κείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης με ιδιαίτερες ρυθμίσεις. Οι ρυθμίσεις αυτές χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες, όπου και αποτελούν και βασικό αντικείμενο διαπραγματεύσεων μεταξύ του Δημοσίου και του υποψήφιου αναδόχου και που αφορούν:

- Στην διασφάλιση των δανειστών από τους κινδύνους που σχετίζονται με τον αυξημένο επιχειρηματικό κίνδυνο αναφορικά με τα επιτόκια, τον πληθωρισμό και τον συναλλαγματικό κίνδυνο, αλλά και το ρίσκο της αγοράς, που σχετίζεται με τα αναμενόμενα έσοδα και την ύπαρξη ανταγωνιστικών έργων. Οι ρυθμίσεις αυτές έχουν ιδιαίτερη σημασία, καθώς παίζουν καθοριστικό παράγοντα για την παραχώρηση του έργου και τον προσδιορισμό

των ίδιων κεφαλαίων εκ μέρους του ιδιώτη. Εδώ εντάσσεται και το οικονομικό ρίσκο που σχετίζεται με την αποπληρωμή των δανείων. Οι ρυθμίσεις αυτές, τέλος, είναι αποτέλεσμα πιέσεων που ασκούν οι δανειστές στον ανάδοχο και που εμφανίζονται στο κείμενο της Σύμβασης μετά από αίτηση του αναδόχου.

- *Στη διαμόρφωση του συμβατικού ανταλλάγματος*, που σημαίνει το τι ακριβώς παραχωρεί το Δημόσιο και πως αυτό γίνεται αποδεκτό από τον ανάδοχο. Μπορούμε να πούμε ότι περιλαμβάνει ρυθμίσεις οι οποίες προκύπτουν από τις αρχικές προθέσεις του Δημοσίου και που καλύπτουν κατά κύριο μέρος το πολιτικό ρίσκο, αλλαγές στη νομοθεσία, περιβαλλοντικές ρυθμίσεις κ.λ.π., καθώς και το ρίσκο κατασκευής που μπορεί να σχετίζεται με ατυχήματα, την εύρεση αρχαιοτήτων κ.ά.
- *Στον έλεγχο εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του αναδόχου*. Εδώ είναι ρυθμίσεις που επιδιώκει το Δημόσιο, ώστε να έχει μία σαφή εικόνα της πορείας των εργασιών, αλλά και της οικονομικής κατάστασης του αναδόχου. Μέσα από τις ρυθμίσεις αυτές διακρίνεται η διάθεση του Δημοσίου για τον έλεγχο της αποδοτικής και αποτελεσματικής εκτέλεσης της Σύμβασης.

Βασική προϋπόθεση για την επίτευξη συμφωνίας για τις δύο πλευρές είναι η κατανόηση και από τις δύο πλευρές των ειδικότερων απαιτήσεων που επιβάλλει μια τέτοια συνεργασία και που μέσω των διαπραγματεύσεων να καταλήξουν σε ένα κείμενο που να ικανοποιεί όσο το δυνατόν περισσότερο τις επιδιώξεις και των δύο πλευρών. Για το λόγο αυτό κάθε συμβόλαιο παραχώρησης περιέχει συγκεκριμένες διατάξεις και ρυθμίσεις σχετικά με τις ιδιαιτερότητες ενός έργου τόσο στα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του, καθώς και τις παραμέτρους που προσδιορίζουν το χρηματοοικονομικό, πολιτικό και θεσμικό του περιβάλλον. Αυτά για να μπορέσουν να πραγματοποιηθούν στην τότε εξεταζόμενη Σύμβαση Παραχώρησης το Ελληνικό Δημόσιο χρειάστηκε να ζητήσει τη συμβολή και τη διαμεσολάβηση ενός εξωτερικού ομίλου χρηματοοικονομικών συμβούλων και συγκεκριμένα τον Όμιλο **Salomon Brothers International Limited** και οι συνεργάτες του. Επίσης πήραν μέρος και άλλοι ανεξάρτητοι τεχνικοί σύμβουλοι του οποίους η Ελληνική κυβέρνηση και η **Salomon Brothers** θεώρησαν απαραίτητους.

Επιπρόσθετα η **Salomon Brothers** παρέμεινε στην χρηματοδότηση του έργου ως ένας από τους μεγαλύτερους εγγυητές για το χρέος της εταιρείας του αεροδρομίου όπως και για θέματα μετοχών αλλά και για οποιαδήποτε άλλη συμβουλευτική δραστηριότητα θεωρούσε η εταιρεία του αεροδρομίου ως απαραίτητη. Από την πλευρά της Ελληνικής Κυβέρνησης στο θέμα του συντονισμού της διαδικασίας επιλογής (δηλαδή στην αξιολόγηση των απαντήσεων και την επιλογή του συνεταιίρου της κυβέρνησης) οι απαραίτητες ενέργειες αναλήφθηκαν από το Γραφείο του Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης.

Διαδικασία επιλογής αναδόχου και εκμετάλλευσης του αεροδρομίου

Η επιλογή των τεσσάρων από τους εννέα που είχαν υποβάλει υλικό για την διαδικασία προεπιλογής ανακοινώθηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση στις 11 Νοεμβρίου 1991 και οι οποίοι ήταν: British Aerospace plc, Hochtief AG, Lockheed Air Terminal Inc, Societe Auxiliaire d' Enterprises S.A. Οι τέσσερις αυτοί συμμετέχοντες κλήθηκαν τότε να υποβάλλουν υλικό το οποίο αποτέλεσε την μοναδική βάση επιλογή του επιτυχόντος συμμετέχοντος, που θα γινόταν ο συνεταιίρος της κυβέρνησης στην ιδιοκτησία αλλά και την ανάπτυξη του αεροδρομίου. Στόχος της κυβέρνησης ήταν να επιλέξει αυτόν τον συμμετέχοντα που οι απαντήσεις του θα πληρούσαν και τις ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές και θα περιείχαν την μεγαλύτερη προσφορά μετοχών προς την εταιρεία του αεροδρομίου. Αυτό σημαίνει ότι το ύψος της προσφοράς τοις μετρητοίς να κάλυπτε το 65% του μετοχικού κεφαλαίου του αεροδρομίου. Μάλιστα δεν λήφθηκαν υπόψη προβλέψεις εσόδων του αεροδρομίου που θα προέρχονταν από μη νόμιμες προτάσεις αμφιβόλου ποιότητας που δεν αντικατόπτριζαν αποδεκτές πρακτικές της αγοράς. Η διαδικασία επιλογής ήταν τέτοια που η Ελληνική κυβέρνηση και οι σύμβουλοί της να είχαν επαρκή πληροφόρηση, ώστε να μπορεί να επιλέξει την πιο συμφέρουσα και αξιόπιστη πρόταση για το έργο αυτό. Οι υποψήφιες προτάσεις έπρεπε να ικανοποιούν το σύνολο των καθορισμένων Ελάχιστων Τεχνικών Προδιαγραφών και επιπλέον το Σχέδιο Γενικής Διάταξης αλλά και το Σχέδιο Ανάπτυξης που κατέθεσαν οι υποψήφιοι έπρεπε να ικανοποιούν την προδιαγραφή δυναμικότητας του αεροδρομίου εντός των ορίων του διαθέσιμου χώρου. Τα αρχικά έγγραφα που εξετάστηκαν από την κυβέρνηση ήταν:

- **Σχέδιο Γενικής Διάταξης**, που παρουσίαζε τη σύμπλευση με τις προδιαγραφές της σύμβασης και των εξωτερικών οργανισμών, σχεδιάγραμμα του χώρου του αεροδρομίου, καθώς και λεπτομερή περιγραφή κάθε ειδικής αεροπορικής και εμπορικής λειτουργίας που προβλέπεται να αποτελέσει μέρος της ανάπτυξης του αεροδρομίου.
- **Στάδια ανάπτυξης** που αντικατοπτρίζουν το Σχέδιο Γενικής Διάταξης με σειρά αλληλοδιαδόχων φάσεων ανάπτυξης δυναμικότητας με ανάλυση του προβλεπόμενου κόστους.
- **Επιχειρησιακό Σχέδιο**, που αποτελούσε λεπτομερειακή περιγραφή της θέσης στην αγορά της εταιρείας του αεροδρομίου, της στρατηγικής, των βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων σχεδίων, της οργανωτικής δομής, αλλά και τις κατευθυντήριες γραμμές της επιχειρησιακής πολιτικής της εταιρείας.
- **Εικοσαετή οικονομική πρόβλεψη**, για τη λεπτομερή πρόβλεψη του λειτουργικού εισοδήματος για την εταιρεία, για όλες τις κατηγορίες εσόδων και εξόδων του αεροδρομίου, σύμφωνα με το επιχειρησιακό σχέδιο.
- **Χρονοδιάγραμμα κατασκευής.**
- **Πρόβλεψη ταμειακού προγράμματος περιόδου κατασκευής**, για όλες τις κατηγορίες εξόδων της περιόδου κατασκευής.
- **Λεπτομερές χρονοδιάγραμμα των επιστρεπτέων δαπανών** που αφορούσαν δικαιολογημένα ποσά που καταβλήθηκαν σε μη μέλη της κοινοπραξίας και που απαιτήθηκαν κατά την πορεία της φάσης υποβολής οριστικών προτάσεων.
- **Πρόσθετες πιστοποιήσεις από τους συμμετέχοντες**, που αποδεικνύουν ότι η κοινοπραξία που υπογράφει το έγγραφο είναι εξουσιοδοτημένη να ενεργεί εκ μέρους όλων των μελών της κοινοπραξίας.
- **Υλικό δημοσίων σχέσεων**, που η κυβέρνηση θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει για σκοπούς δημοσίων σχέσεων.
- **Άτομα αρμόδια για επικοινωνία** εκ μέρους του συμμετέχοντα.

Στη συνέχεια ζητήθηκε από του τέσσερις επικρατέστερους υποψήφιους τα οριστικότερα σχέδια για κάθε ένα από τα αρχικά έγγραφα τα οποία παρουσίαζαν μεγαλύτερη ακρίβεια, βαθύτερη ανάλυση και αιτιολόγηση. Παράλληλα κατατέθηκαν και τα απαραίτητα έγγραφα σχετικά με την κοινοπραξία, στα οποία περιλαμβάνονταν πλήρης περιγραφή της δομής της κοινοπραξίας του πλειοδότη, καθώς και των συμβατικών σχέσεων των μελών της κοινοπραξίας.

Επιπρόσθετα κατατέθηκαν και τα έγγραφα προσφορών που παρουσίαζαν τη διαδικασία καταβολής της πληρωμής:

- Προσφορά τοις μετρητοίς, όπου παρουσιαζόταν το ποσό της προσφοράς τοις μετρητοίς για το 65% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας του αεροδρομίου μαζί με τους όρους πληρωμής του.
- Σχέδιο δομής του κεφαλαίου, με λεπτομερή ανάλυση της δομής του προτεινόμενου κεφαλαίου, της ευρωστίας της και τις προτεινόμενες πηγές εξεύρεσης χρηματοδότησης για το έργο της εταιρείας για όλη την περίοδο που καλύπτεται από την πρόληψη του ταμειακού προγράμματος της περιόδου κατασκευής και από την εικοσαετή οικονομική πρόβλεψη.
- Πιστωτική Επιστολή στο όνομα της κυβέρνησης για το ποσό 15 εκατ. ECU σε περίπτωση που κατά το κλείσιμο ο πλειοδότης αποτύχαινε να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του.

Η αξιολόγηση των τελικών προσφορών έγινε από την E.T.E.B.A. που είχε προσληφθεί ως σύμβουλος της Ελληνικής Κυβέρνησης στην τελική φάση της αξιολόγησης, και η οποία έλαβε υπόψη της και την προηγούμενη αξιολόγηση του διεθνούς μελετητικού οίκου Salomon Brothers. Η επιλογή του καταλληλότερου υποψηφίου κατέληξε στη συνεργασία μεταξύ της Ελληνικής Κυβέρνησης (55%) και της ιδιωτικής κοινοπραξίας (45%) που αποτελείται από τις εταιρείες:

- Hochtief AirPort GmbH
- ABB Calor Emag Schaltanlagen AG
- H.Krantz-TKT GmbH
- Flughafen Athen-Spata Projektgesellschaft mBH

Τα μέλη της κοινοπραξίας αποτελούν την Εταιρεία Χαρτοφυλακίου, η οποία ανέλαβε την κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου. Τα ποσοστά συμμετοχής⁴¹ των μελών της Κοινοπραξίας στην εταιρεία είναι τα εξής:

- Hochtief AirPort GmbH – 80,28%
- ABB Calor Emag Schaltanlagen AG – 11,11%
- H.Krantz-TKT GmbH – 8,33%
- Flughafen Athen-Spata Projektgesellschaft mBH – 0,28%

Η χρηματοδότηση, λοιπόν, η κατασκευή, η λειτουργία και η ανάπτυξη του αεροδρομίου αναλήφθηκαν από μια πρωτοποριακή συνεργασία μεταξύ του δημοσίου και της ιδιωτικής τομέα πρωτοβουλίας, την εταιρεία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.», η οποία είναι μία ιδιωτική ανώνυμη εταιρεία υπεύθυνη για την κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου για, μια περίοδο 30 ετών και με δυνατότητα παράτασης εντός 10 τουλάχιστον ετών πριν από τη λήξη της. Πιο συγκεκριμένα η Σύμβαση Παραχώρησης υπογράφηκε και κυρώθηκε με νόμο από το Ελληνικό Κοινοβούλιο στις 31 Ιουλίου 1995 και η οποία καθόριζε την εταιρική σχέση συνεργασίας δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η κοινοπραξία των ιδιωτικών εταιρειών αγόρασε το 45% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας του αεροδρομίου, ενώ η κυβέρνηση της ελληνικής δημοκρατίας συμμετείχε στο υπόλοιπο 55%.

⁴¹ Σύμβαση Παραχώρησης, σελ. 5837

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Πηγές και χρήσεις των διαθέσιμων χρηματικών πόρων του έργου**ΠΙΝΑΚΑΣ 2Α**

ΠΗΓΕΣ	ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ
Δάνειο Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων	997 (45%)
Εμπορικές Τράπεζες	312 (14%)
Τέλος Ανάπτυξης Αεροδρομίου (Σπατόσημο)	300 (13%)
Επιχορηγήσεις Ευρωπαϊκής Ένωσης	250 (11%)
Επιχορηγήσεις Ελληνικού Δημοσίου	150 (7%)
Μετοχικό Κεφάλαιο	134 (6%)
Δάνεια Μετόχων	45 (2%)
Άλλα	14 (1%)

ΠΙΝΑΚΑΣ 2Β

ΧΡΗΣΕΙΣ	ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ
Κόστος κατασκευής και λειτουργίας Αεροδρομίου	1,618 (75%)
Διακυμάνσεις και αναπροσαρμογές στο κόστος κατασκευής και λειτουργίας του αεροδρομίου	134 (6%)
Έξοδα πριν από την έναρξη λειτουργίας	204 (10%)
Τόκοι κατά την κατασκευή	175 (8%)
Τέλη χρηματοδότησης, ισοσταθμιστικά κόστη και άλλα	13 (1%)
Συνολικό Κόστος Έργου	2,114 (100%)

ΠΗΓΗ: www.athensairport-2001.gr

Το Ελληνικό Δημόσιο παρέθεσε στα μέλη της κοινοπραξίας για το σύνολο της συμβατικής περιόδου το δικαίωμα και το προνόμιο της αποκλειστικότητας για μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, ολοκλήρωση, θέσει σε λειτουργία διοίκηση και ανάπτυξη του αεροδρομίου. Έτσι η εταιρεία είχε την υποχρέωση για την ολοκλήρωση όλων αυτών

με δική της δαπάνη, χωρίς να μπορούσε να προσφύγει σε κεφάλαια ή εγγυήσεις οικονομικής ή εμπορικής φύσης του ελληνικού δημοσίου ή ελληνικής δημόσιας υπηρεσίας ήταν αποκλειστικά υπεύθυνη για τον οικονομικό ή άλλο κίνδυνο σχετικά με τις παραπάνω δραστηριότητες.

Το Περιεχόμενο της Σύμβασης Παραχώρησης

Οι Σύμβασεις που υπογράφηκαν μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και του επικρατέστερου υποψηφίου είναι οι εξής:

1. **Σύμβαση Εκχώρησης**, η οποία περιλαμβάνει τους όρους εκχώρησης και λειτουργίας του Αεροδρομίου. Εκεί περιγράφονται με αναλυτικό τρόπο οι υπευθυνότητες της Ελληνικής Κυβέρνησης και της Εταιρείας του Αεροδρομίου. Πιο συγκεκριμένα, οι Υπευθυνότητες της Ελληνικής Κυβέρνησης ήταν:
 - Η περίοδος εκχώρησης που ήταν για 30 έτη από την ημερομηνία κλεισίματος, με μία δυνατότητα επέκτασης – παράτασης για μεγαλύτερη περίοδο.
 - Αποκλειστικότητα, όπου διασφαλιζόταν ότι κανένα νέο ή υπάρχον αεροδρόμιο δεν αναπτυσσόταν ή αναβαθμιζόταν με τη συμβολή του Ελληνικού Δημοσίου, ώστε να καταστεί διεθνές αεροδρόμιο στην περιοχή της Αττικής και να επιτραπεί να εξυπηρετήσει την περιοχή της Αθήνας κατά τη διάρκεια της εκχώρησης πριν από την εικοστή επέτειο από την ημερομηνία έναρξης της σύμβασής ή εάν ο αριθμός των επιβατών δεν ξεπεράσει την ετήσια δυναμικότητα των 50 εκατ. επιβατών.
 - Ανάπτυξη υποδομής, όπου η κυβέρνηση θα αναλάμβανε να κατασκευάσει νέο δρόμο στα όρια του χώρου του αεροδρομίου και να πραγματοποιήσει βελτιώσεις στο υπάρχον οδικό δίκτυο για να δημιουργηθεί κατάλληλο οδικό δίκτυο προσπέλασης από την Αθήνα στο Αεροδρόμιο.
 - Νόμισμα των λογαριασμών, το οποίο βρισκόταν στη διακριτική ευχέρεια επιλογής της εταιρείας.
 - Παροχές κοινής ωφελείας, όπου η κυβέρνηση θα φρόντιζε ούτως ώστε να παρασχεθεί η ηλεκτροδότηση, η τηλεφωνία και η υδροδότηση μέχρι τα καθορισμένα όρια του αεροδρομίου.

- Δημιουργία ανεξάρτητου οργάνου εξέτασης των προδιαγραφών και εγκρίσεων κατασκευής.
- Περιβαλλοντικοί κανονισμοί, όπου η κυβέρνηση ήταν αυτή που αναλάμβανε την ευθύνη να μη γίνουν αλλαγές στους κανονισμούς που διέπουν το αεροδρόμιο και οι οποίοι θα μπορούσαν να αποβούν επιβλαβείς προς την εταιρεία του αεροδρομίου. Όλα αυτά θα ίσχυαν εκτός και αν απαιτούνταν από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή άλλο διεθνή οργανισμό, ή εάν η αλλαγή επηρέαζε όλες τις Ελληνικές Επιχειρήσεις κατά παρόμοιο τρόπο.
- Μηχανισμός καθορισμού ισοτιμίας, μέσα σε ορισμένα πλαίσια η εταιρεία του αεροδρομίου θα ήταν ελεύθερη να επιβάλλει αεροπορικές χρεώσεις.
- Πολιτική Ανοιχτών Αιθέρων, όπου η κυβέρνηση θα ακολουθούσε πολιτική όπου να μεγιστοποιούσε το επίπεδο των αεροπορικών υπηρεσιών από και προς την Ελλάδα και που θα συμβάδιζε με την ανάλογη πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Δασμοί και δημιουργία καθεστώτος ειδικής φορολογίας για την εταιρεία του αεροδρομίου όπου θα διευκόλυνε την επένδυση και την αποπληρωμή του χρέους.
- Ταμείο Ανάπτυξης Αερολιμένα, όπου η κυβέρνηση θα διατηρούσε σε ισχύ τους διακανονισμούς που αφορούσαν στο Ταμείο Ανάπτυξης Αερολιμένα και στην Χρέωση Αναχωρούντος Επιβάτη για τουλάχιστον 5 χρόνια.
- Απόφαση να κλείσει το αεροδρόμιο του Ελληνικού μόλις ο νέος αερολιμένας είχε τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει όλες τις κινήσεις που εξυπηρετούνταν από το Ελληνικό.
- Ολυμπιακή Αεροπορία, παροχή στην Ολυμπιακή Αεροπορία χώρο για την κατασκευή κτιρίων με εξ ολοκλήρου όρους εκμίσθωσης.
- Κυβερνητική εγγύηση χρέους για την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, για τη διευκόλυνση του έργου.
- Πιστοποίηση της απόφασης της κυβέρνησης για εισροή πόρων από την Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Απόφαση σχετικά με την μη επιβολή ελέγχων συναλλάγματος σε εμβάσματα κερδών σχετικά με την εταιρεία του αερολιμένα.
- Προδιαγραφές ασφαλείας για τον αερολιμένα βασισμένα στις υψηλότερες διεθνώς προδιαγραφές και πρακτικές.

- Πολιτικές προσλήψεων, λειτουργίας και διοίκησης, σύμφωνα με τις διατάξεις που εφαρμόζονται γενικά στις ελληνικές ιδιωτικές εταιρείες.

Μια βασική διαφορά της Σύμβασης Παραχώρησης του Αεροδρομίου των Σπάτων, από τις άλλες Συμβάσεις Παραχώρησης της Αττικής Οδού και της Γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου είναι ότι η δυνατότητα βαθμιαίας επέκτασης του αεροδρομίου προβλέπεται τη Σύμβαση ως υποχρέωση του αναδόχου, εάν η κίνηση ξεπεράσει κάποια όρια και συγκεκριμένα τους 16 εκατομμύρια επιβάτες, που είναι η αρχική παραγωγική ικανότητα του αεροδρομίου. Η Σύμβαση προβλέπει αναλυτικά τους όρους διαπίστωσής της και τις προϋποθέσεις ανάληψης νέας επένδυσης, που σε πρώτη φάση είναι η αύξηση της δυναμικότητας κατά 20%. Αντίστοιχα προβλέπεται σε περίπτωση ανάληψης αυτής της επένδυσης, υποχρέωση του Δημοσίου να αυξήσει τη δυνατότητα πρόσβασης των επιβατών αναλόγως, εκτός αν έχει παραχωρήσει τα δικαιώματα της υποδομής αυτής σε ιδιώτες. Οι δανειακές υποχρεώσεις λόγω της επένδυσης αυτής που θα εκκρεμούν κατά τη λήξη της Σύμβασης, περιέρχονται στο Δημόσιο.

Συναφή με την υποχρέωση της εταιρείας για επέκταση του αεροδρομίου υπό προϋποθέσεις είναι και τα μονοπωλιακά δικαιώματα που παρέχονται σε αυτή. Συγκεκριμένα το Ελληνικό Δημόσιο δεσμεύεται να μην ενισχύσει τη δημιουργία άλλου διεθνούς Αεροδρομίου σε ακτίνα 100χλμ. επί μια εικοσαετία ή σε ακτίνα 50 χλμ. πριν εξαντληθεί το δικαίωμα επέκτασης αυτού του αεροδρομίου για την εξυπηρέτηση 50 εκατ. επιβατών. Το Ελληνικό Δημόσιο δεσμεύεται επίσης να εξασφαλίσει είσπραξη τελών και δικαιωμάτων σε όλα τα αεροδρόμια εντός ακτίνας 100 χλμ. που δεν θα είναι κατώτερα από τα αντίστοιχα τέλη και δικαιώματα του αεροδρομίου. Η Εταιρεία είναι αρμόδια να καθορίζει τα τέλη του αεροδρομίου (άρθρο 14) για τις παρεχόμενες διευκολύνσεις με σύννομο τρόπο και ειδικότερα που να μην αντιβαίνει στις διεθνείς υποχρεώσεις του Δημοσίου. Από οικονομική άποψη αυτά τα τέλη πρέπει από τη μία να μην αποθαρρύνουν τη ζήτηση των αναγκαιών για την ασφάλεια υπηρεσιών του αεροδρομίου και από την άλλη να καλύπτουν τα διάφορα κονδύλια κόστους που αντιστοιχούν στις αεροπορικές δραστηριότητες (δηλαδή συνοπτικά το λειτουργικό κόστος, την αναλογία των γενικών εξόδων, τον αναλογούντα τόκο, την απόσβεση των

περιουσιακών στοιχείων, τους φόρους και τη συμφωνημένη απόδοση 15% στο μετοχικό κεφάλαιο).

Οι υπευθυνότητες της εταιρείας του αερολιμένα:

- Τήρηση του Σχεδίου Γενικής Διάταξης
- Απαιτούμενη ανταγωνιστικότητα στις υπηρεσίες αερολιμένα και παροχή στοιχείων καθορισμένου επιπέδου ανταγωνιστικότητας της λειτουργίας των αεροπορικών δραστηριοτήτων.
- Προδιαγραφές παροχής υπηρεσιών σε ολοκληρωτική βάση.
- Μηχανισμός για πρόσθετη δυναμικότητα όταν θα υπήρχε ανάγκη.
- Προδιαγραφές παροχών για την μετακίνηση των αεροπορικών εταιρειών από το Ελληνικό.
- Πρόγραμμα για το άνοιγμα σε μία ή δύο φάσεις.
- Αλλαγή στην ιδιοκτησία σε ποσοστό πάνω από 15%, θα έπρεπε να εγκριθεί πρώτα από την κυβέρνηση.
- Μέτρα αύξησης της χρηματοδότησης με ενεχυρίαση εισπρακτέων λογαριασμών της εταιρείας.
- Διακανονιστικός ρόλος της ΥΠΙΑ και έλεγχος εάν η πορεία του αεροδρομίου βρισκόταν σε σύμπλευση με τους όρους της Σύμβασης Εκχώρησης.
- Συνέπειες αδυναμίας σύμπλευσης με τους όρους της σύμβασης που θα οδηγούσαν στην τροποποίηση ή την ακύρωση της σύμβασης.

2. Σύμβαση Μετόχων, η οποία παρουσιάζει τους όρους της σχέσης μεταξύ των μετόχων στην εταιρεία του αεροδρομίου:

- Το ποσοστό μετοχών της κυβέρνησης στην εταιρεία του αεροδρομίου που τέθηκε στο 35%.
- Απαγορεύσεις για επαναληπτική δημόσια πώληση μετοχών μέχρι το αεροδρόμιο να συμπλήρωνε τουλάχιστον ενός έτους λειτουργίας.
- Εγγραφή μετοχών της Εταιρείας στο Χρηματιστήριο Αθηνών ή άλλο διεθνώς αναγνωρισμένο χρηματιστήριο.

- Χρονοδιάγραμμα Συμβολής Κεφαλαίου σε περίπτωση που ο συνέταιρος της κυβέρνησης έχει αναλάβει την υποχρέωση να καταβάλει χρήματα για τις μετοχές του στην εταιρεία του αεροδρομίου.
- Διαδικασία έγκρισης, από το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρείας του αεροδρομίου, συβάσεων με τους μετόχους ή τους συνεργάτες τους που δεν περιγράφονται λεπτομερώς στα οριστικά έγγραφα.
- Άρθρο για τον σημαντικό επενδυτή, όπου περιέγραφε τα είδη των αποφάσεων που απαιτούν ομοφωνία από όλους του μετόχους που κατέχουν ποσοστό 30% ή μεγαλύτερο της εταιρείας του αεροδρομίου.

3. Τις διατάξεις της εταιρείας του αεροδρομίου, που περιλαμβάνουν:

- Επιτρεπόμενες διατάξεις
- Είδος μετοχών
- Δικαιώματα προτεραιότητας των αρχικών μετόχων για αγορά μετοχών
- Διορισμοί μελών του Διοικητικού Συμβουλίου.

4. Τη Σύμβαση εκμίσθωσης με τους όρους εκμίσθωσης του χώρου του αεροδρομίου από την κυβέρνηση προς την εταιρεία του αεροδρομίου:

- Λεπτομέρειες για τη γη που καλύπτεται από τη σύμβαση.
- Χρόνος σύμβασης, όσο και η Σύμβαση Εκχώρησης.
- Όροι που αφορούν στη χρήση γης.
- Όροι πληρωμής όπου κατά τα πρώτα 10 έτη της περιόδου εκμίσθωσης δεν θα απαιτείτο καμία πληρωμή. Στη συνέχεια θα καθοριζόταν μια τετράμηνη καταβολή.
- Όροι επιστροφής στην κυβέρνηση της παραχωρούμενης Σύμβασης.
- Συνέπειες αδυναμίας σύμπλευσης με τους όρους της Σύμβασης με επακόλουθο την επιβολή προστίμων, την τροποποίηση ή την ακύρωση της Σύμβασης Εκμίσθωσης.

Εκτός από την κατασκευή του κυρίως Συμβατικού Αντικειμένου, η Εταιρεία του Αεροδρομίου ανέπτυξε ένα μεγάλο πρόγραμμα Συμπληρωματικών Υποδομών, σύμφωνα με τις δυνατότητες που της παρέχονταν από τη Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου, με

στόχο να βελτιστοποιήσει τις υπηρεσίες που θα παρέχονταν στις αεροπορικές εταιρείες, στους επιβάτες και το κοινό. Είχαν ακόμη υπολογίσει ότι στην πρώτη φάση λειτουργίας του Νέου Αεροδρομίου να ανατεθούν με Συμβάσεις Παραχώρησης υπηρεσίες στους τομείς Εξυπηρέτησης Αερογραμμών, Καταστημάτων και Υπηρεσιών Αεροσταθμού και Ανάπτυξη Ακίνητης Περιουσίας. Αυτές οι υπηρεσίες με Σύμβαση Παραχώρησης αντιπροσωπεύουν μια επιπλέον επένδυση περίπου 75 δις δραχμών για εξοπλισμούς και εγκαταστάσεις (με εξαίρεση των επενδύσεων από την Ολυμπιακή Αεροπορία). Οι πρώτες Συμβάσεις Παραχώρησης που ανατέθηκαν με επιτυχία ήταν για την κατασκευή και τη λειτουργία εγκαταστάσεων καυσίμων, υπηρεσιών τροφοδοσίας προμηθειών πτήσεων και το ξενοδοχείο εντός του χώρου του αεροδρομίου. Μάλιστα από την αρχή προσέλκυσαν γνωστά εταιρικά σχήματα όχι μόνο από την Ελλάδα αλλά και από το εξωτερικό, αποτελώντας μια ακόμη ένδειξη ότι το Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο των Σπάτων αποτελούσε πόλο προσέλκυσης διεθνών επενδυτών οι οποίοι εμπιστεύονταν αυτή τη συνεργασία μεταξύ της Ελληνικής Κυβέρνησης και του Ιδιωτικού φορέα.

Επιπλέον η αποκλειστικότητα που το Ελληνικό Δημόσιο ήταν υποχρεωμένο να εξασφαλίσει στην Εταιρεία κατά τη διάρκεια της συμβατικής περιόδου αποτελεί ένα από τα βασικότερα στοιχεία αναφορικά με την εκμετάλλευση του αεροδρομίου από την Εταιρεία του Αεροδρομίου. Η αποκλειστικότητα αυτή αναφέρεται στη μη δημιουργία νέου ή την ανάπτυξη, βελτίωση ή αναβάθμιση υπάρχοντος αεροδρομίου, τόσο διεθνούς, όσο και εσωτερικού, σε ακτίνα 100 χλμ από την Πλατεία Συντάγματος στην Αθήνα, πριν τη συμπλήρωση της εικοστής επετείου από την ημερομηνία έναρξης της Σύμβασης Παραχώρησης.

Ακόμη η Εταιρεία του Αεροδρομίου ανέλαβε την υποχρέωση ότι το αεροδρόμιο θα ήταν ανοικτό υπό ομοιόμορφες συνθήκες για τα αεροσκάφη όλων των κρατών σε σχέση με τις υπηρεσίες της αεροναυτιλίας και διευκολύνσεών της που δύναται να παρέχονταν από την Εταιρεία Αεροδρομίου για λόγους δημόσιας ωφέλειας για την ασφάλεια και την ταχύτητα της.

Επίσης στην Σύμβαση κατονομάζονται οι διευκολύνσεις και υπηρεσίες που περιλαμβάνονται στις αεροπορικές δραστηριότητες και αυτές που δεν περιλαμβάνονται (γενικά εμπορικές) λόγω της διαφοροποίησης στην παροχή τους. Ακόμη η Εταιρεία υποχρεωνόταν κατά την έναρξη λειτουργίας (άρθρο 13.1.6) να εξασφαλίσει τη χορήγηση δικαιωμάτων του αεροδρομίου, δηλαδή διακίνηση αποσκευών, φόρτιου, ταχυδρομείου και συναφείς υπηρεσίες, σε τρεις τουλάχιστον εταιρείες, ώστε να υπάρχει κάποιος ανταγωνισμός.

Επιπρόσθετα στην Εταιρεία του αεροδρομίου παρέχονται και ορισμένες φορολογικές απαλλαγές. Επίσης το Ελληνικό Δημόσιο εγγυάται το μακροχρόνιο δάνειο (25 ετών) της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (και σύμφωνα με τη Σύμβαση δεσμεύεται και για την εξασφάλιση κάποιων δευτερευόντων δανείων). Τα δάνεια των εμπορικών τραπεζών εγγυάται ο γερμανικός Οργανισμός Εξαγωγών Hermes. Η προβλεπόμενη στη Σύμβαση εγγύηση του Δημοσίου δεν μπορεί ποτέ να ξεπεράσει το 50% του συνολικού κόστους μελέτης κατασκευής και λειτουργίας του αεροδρομίου. Έναντι αυτής της εγγύησης προβλέπεται η καταβολή από την Εταιρεία και η είσπραξη από το Ελληνικό Δημόσιο ετήσιας προμήθειας αδράνειας 1% για το υπό εγγύηση ποσό. Τελικά παρά την συμμετοχή του Δημοσίου στην Εταιρεία κατά 55%, δεν προβλέπεται απαίτηση κανονικής μετοχικής απόδοσης αλλά κάποιας αμοιβής έναντι των δικαιωμάτων των προνομίων που παρέχει. Τα πρώτα 10 χρόνια το ποσό είναι συμβολικό και ανέρχεται στα 1000 Ευρώ το χρόνο, τα επόμενα 10 γίνεται τουλάχιστον 250.000 Ευρώ ανά τρίμηνο και μετά τα 20 χρόνια τουλάχιστον 3.750.000 Ευρώ ή κάποιο ποσοστό των ενοποιημένων κερδών. Σε κάθε περίπτωση το Δημόσιο περιορίζει τα δικαιώματά του ως μετόχου στα κέρδη, ειδικά τα πρώτα χρόνια, γεγονός που δεν είναι αφύσικο για τη συγκεκριμένη περίπτωση αεροδρομίου που αποσκοπεί να αποτελέσει πόλο έλξης χωρίς εξασφαλισμένα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Εγγυήσεις για πραγματοποίηση συγκεκριμένων εσόδων δεν προβλέπονται στη Σύμβαση.

Μετά την έναρξη της λειτουργίας του Νέου Αεροδρομίου, τα έσοδα της Εταιρείας Αεροδρομίου συνίστανται σε τέλη και δικαιώματα προσγείωσης, στάθμευσης, παραμονής και εξυπηρέτησης των αεροσκαφών, σε μισθώματα, δικαιώματα και τέλη από

τη μίσθωση ή παραχώρηση γραφείων, κτισμάτων, καταστημάτων, γηπέδων και χώρων προς άσκηση πάσης επιχείρησης ή εκμετάλλευσης, σε τέλη αεροπορικών ταξιδιών εξωτερικού, σε τέλη στάθμευσης αυτοκινήτων, αλλά και κάθε άλλο τέλος σχετιζόμενο με τη γενικότερη λειτουργία και εκμετάλλευση του αεροδρομίου.

Η Εταιρεία του Αεροδρομίου είχε το δικαίωμα εκχώρησης ή επικαρπίας του αεροδρομίου για το χρονικό διάστημα των 30 ετών για το οποίο διαρκεί η Σύμβαση Παραχώρησης⁴². Για τη χορήγηση δικαιωμάτων Αεροδρομίου, η Εταιρεία του αεροδρομίου θέσπισε δίκαια και αντικειμενικά κριτήρια τα οποία ήταν σύμφωνα με το κοινοτικό Δίκαιο. Για τη χορήγηση και τη λήψη απόφασης αναφορικά με τη χορήγηση ή μη, οποιονδήποτε δικαιωμάτων χρήσης ή επικαρπίας Αεροδρομίου σε οποιοδήποτε πρόσωπο ή εταιρεία, καθώς και για τη λήψη απόφασης αναφορικά με τυχόν τροποποιήσεις, καταγγελίες, παρατάσεις ή παραίτησης από τα εν λόγω δικαιώματα, Εταιρεία του Αεροδρομίου θα πρέπει να τηρεί και να εφαρμόζει αυτά τα κριτήρια.

Η Εταιρεία Αεροδρομίου έχει την υποχρέωση να εξασφαλίσει από την έναρξη λειτουργίας του αεροδρομίου τη χορήγηση των δικαιωμάτων αεροδρομίου που αφορούν στην προσγείωση, στάθμευση και απογείωση των αεροσκαφών με υπηρεσίες εδάφους, τη διακίνηση επιβατών, αποσκευών, φορτίων, ταχυδρομείου, καθώς και οποιασδήποτε άλλης υπηρεσίας εδάφους διαθέσιμης στο αεροδρόμιο. Οι αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο είναι αυτοί που βαρύνονται με πλήρη συμμετοχή στα έξοδα παροχής όλων των διευκολύνσεων και υπηρεσιών που περιλαμβάνονται στις αεροπορικές δραστηριότητες.

Επιπλέον η χορήγηση του δικαιώματος επιβολής τελών και χρεώσεων στους χρήστες του αεροδρομίου γίνεται σε δύο ή τρία (ανάλογα τη δραστηριότητα) τουλάχιστον νομικά πρόσωπα, ένα από τα οποία είναι η Εταιρεία Αεροδρομίου. Το σύνολο αυτών των υπηρεσιών είναι στη διάθεση όλων των αερομεταφορέων που ενίοτε χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο κατά τη διάρκεια της συμβατικής περιόδου. Επίσης σε κάθε αερομεταφορική

⁴² Η Εταιρεία Αεροδρομίου κατόπιν μόνο γραπτής έγκρισης του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών να χορηγεί δικαιώματα χρήσης ή επικαρπίας του Αεροδρομίου ή να συνάπτει ανάλογες συμβάσεις ή διακανονισμούς που λήγουν, μετά την 30^η επέτειο της ημερομηνίας έναρξης της Σύμβασης.

εταιρεία, κατόπιν αίτησής της χορηγούνται όποια δικαιώματα δύναται ευλόγως να ζητηθούν, ώστε να αναλάβει τις σχετικές δραστηριότητες διακίνησης επιβατών που μεταφέρονται με το αεροσκάφος του, υπό τον όρο πληρωμής ενοικίων και τελών, για τη χρησιμοποίηση των σχετικών διευκολύνσεων της Εταιρείας Αεροδρομίου. Τα τέλη αυτά συμφωνούνται μεταξύ του αερομεταφορέα και της Εταιρείας με βάση ότι ο αερομεταφορέας δεν πρόκειται να τύχει δυσμενούς μεταχείρισης σε σχέση με οποιονδήποτε άλλο διακινεί επιβάτες και ότι δεν πρόκειται να επιβαρυνθεί για οποιοσδήποτε άλλες διευκολύνσεις πέρα εκείνων που θα χρησιμοποιεί για τους συμφωνηθέντες σκοπούς του.

Σχετικά με τον τρόπο καθορισμού των τελών παρατηρούμε ότι ενώ γίνεται προσπάθεια ορθολογικής κάλυψης του κόστους, τα τέλη δεν συσχετίζονται με τη ζήτηση, εκτός από την ειδική αναφορά στη ζήτηση των υπηρεσιών ασφάλειας. Πέρα από αυτή την πρόβλεψη δεν διαπιστώνεται κάποια προσπάθεια, τουλάχιστον στο επίπεδο της σύμβασης, για προσέλκυση ζήτησης μέσω της τιμολογιακής πολιτικής. Ο τρόπος και οι προϋποθέσεις καθορισμού και είσπραξης των τελών προβλέπεται να επανεξετάζονται κάθε δέκα χρόνια.

Επιπλέον το Ελληνικό Δημόσιο Εξασφάλισε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν θα έχει οποιοδήποτε δικαίωμα ή προνόμιο σε σχέση με το αεροδρόμιο ή τις δραστηριότητες του σε όλη τη διάρκεια της συμβατικής περιόδου και που θα ήταν μεγαλύτερα από εκείνα που θα απολάμβαναν άλλες αεροπορικές εταιρείες.

Η Εταιρεία Αεροδρομίου είναι ελεύθερη να επιβάλλει αεροπορικές χρεώσεις σε ορισμένα πλαίσια. Όμως ένα πολυετές πλαίσιο θα επιβάλλει κάποιο περιοριστικό τύπο καθώς και μέγιστες αυξήσεις στο ύψος ορισμένων κατηγοριών αεροπορικών χρεώσεων. Η Εταιρεία Αεροδρομίου καθορίζει εκ των προτέρων τα τέλη αεροδρομίου κάθε οικονομικής περιόδου με καλή πίστη και σε επίπεδο που πιστεύει ότι θα μπορεί να καλύπτει τα έξοδα λειτουργίας του Αεροδρομίου, τα γενικά έξοδα διοίκησης, την απόσβεση περιουσιακών στοιχείων που κατανέμονται στο σύνολο των αεροπορικών δραστηριοτήτων, τους φόρους εισοδήματος που καταβάλλει η εταιρεία, την απαιτούμενη

απόδοση επί του κεφαλαίου της εταιρείας, καθώς και τον τόκο που πληρώνεται επί των οφειλών της εταιρείας του Αεροδρομίου. Κανένα άλλο πρόσωπο, εκτός φυσικά από την Εταιρεία του Αεροδρομίου, δεν έχει το δικαίωμα επιβολής τελών ή χρεώσεων, εκτός εάν αυτό έχει παραχωρηθεί από την ίδια την Εταιρεία.

Μάλιστα τον Οκτώβριο του 2001, το Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος είχε αποτελέσει το πρώτο Ευρωπαϊκό Αεροδρόμιο που ανακοίνωσε σημαντική μείωση των χρεώσεων στάθμευσης και προσγείωσης για τις περισσότερες αεροπορικές εταιρείες. Η πρόταση αυτή της Διοίκησης έγινε δεκτή από το Διοικητικό Συμβούλιο του Αεροδρομίου με σκοπό την υποστήριξη των αεροπορικών εταιρειών σε μία πραγματικά πολύ δύσκολη περίοδο για τον κλάδο των αερομεταφορών. Το τραγικό γεγονός της 11^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 επέφερε επιβλαβείς συνέπειες στον κλάδο των αερομεταφορών, που όμως ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών προέβη σε αναθεώρηση των χρεώσεων στάθμευσης και προσγείωσης με αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση στις τότε υπάρχουσες χρεώσεις. Η αναθεώρηση της υπάρχουσας δομής των χρεώσεων αυτών είχε και σκοπό την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και ελκυστικότητας του Αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος και την ανάδειξή του σε διαμετακομιστικό κόμβο. Ακόμη και το 2002 ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών συνέχισε την προσπάθεια υποστήριξης των αεροπορικών εταιρειών με την εφαρμογή έκτατου προγράμματος μειωμένων χρεώσεων προσγείωσης και στάθμευσης για το 2002.

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ανέρχεται στα 300.000.000 ECU, διαιρούμενο σε 30.000.000 κοινές ονομαστικές μετοχές αξίας 10 ECU η κάθε μία. Αναλυτικότερα το μετοχικό κεφάλαιο αποτελείται ως εξής:

- Το Ελληνικό Δημόσιο ανέλαβε 16.500.000 μετοχές συνολικής ονομαστικής αξίας 165.000.000 ECU που αποτελούν το 55% του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας.

- Η εταιρεία Hochtief Aktiengesellschaft vorm. Gebr. Helfmann αναλαμβάνει 10.837.500 κοινές μετοχές συνολικής ονομαστικής αξίας 108.375.000 ECU που αποτελούν το 36,125% του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας.
- Η εταιρεία ABB Calor Emag Schaltanlagen AG αναλαμβάνει 1.500.000 κοινές μετοχές συνολικής ονομαστικής αξίας 15.000.000 ECU που αποτελούν το 5% του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας.
- Η εταιρεία H. Krantz – TKT GmbH αναλαμβάνει 1.125.000 κοινές μετοχές συνολικής ονομαστικής αξίας 11.250.000 ECU που αποτελούν το 3,75% του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας.
- Η εταιρεία Flughafen Athen – Spata Projektgesellschaft mbH αναλαμβάνει 37.500 κοινές μετοχές συνολικής ονομαστικής αξίας 375.000 ECU που αποτελούν το 0,125% του μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρείας.

Επιπρόσθετα οι τελικοί δικαιούχοι της εκμετάλλευσης του έργου είναι και οι αντίστοιχοι μέτοχοι της κοινοπραξίας ανάλογα με το ύψος του ποσοστού συμμετοχής του καθενός:

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: Δικαιούχοι και κοινοί μέτοχοι

Έσχατος Δικαιούχος	Αντίστοιχος Κοινός Μέτοχος
Hochtief Aktiengesellschaft vorm. Gebr. Helfmann	Hochtief Aktiengesellschaft vorm. Gebr. Helfmann
ABB Calor Emag Schaltanlagen AG	ABB Calor Emag Schaltanlagen AG
H. Krantz – TKT GmbH	H. Krantz – TKT GmbH
Hochtief Aktiengesellschaft vorm. Gebr. Helfmann	Flughafen Athen – Spata Projektgesellschaft mbH

ΠΗΓΗ: Σύμβαση Παραχώρησης, σελ. 5837

Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας καταβάλλεται με τον εξής τρόπο:

- 1) Το Ελληνικό Δημόσιο σε ολοσχερή αποπληρωμή της συμμετοχής του στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας συνεισφέρει: (α) την επικαρπία επί των τμημάτων γης 16.975.500 τ.μ. κυριότητας Ελληνικού Δημοσίου στα Σπάτα για την περίοδο των 30 ετών από την ημερομηνία έναρξης της Σύμβασης Ανάπτυξης του Αεροδρομίου. (β) την αξία των εργασιών και των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν πριν από την ημερομηνία έναρξης από ή και για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου, αναφορικά με το ακίνητο, τη Σύμβαση Ανάπτυξης του Αεροδρομίου και την εταιρεία αεροδρομίου για τους σκοπούς του έργου.

- 2) Οι λοιποί μέτοχοι θα καταβάλλουν το σύνολο της συμμετοχής τους στο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας με τμηματικές καταβολές σε μετρητά.

Εκτός από την ίδια χρηματοδότηση των ιδιωτών επενδυτών της αναδόχου κοινοπραξίας, απαιτήθηκαν και επιπρόσθετα κεφάλαια για τη χρηματοδότηση του έργου. Θα πρέπει στο σημείο αυτό να επισημάνουμε ότι εξαιτίας του μεγάλου χρόνου αποπληρωμής των δανείων αλλά και επειδή η περίοδος λήξης των δανείων των εμπορικών τραπεζών είναι πολύ μικρότερη, τα δάνεια για τα μακροπρόθεσμα εθνικά επενδυτικά έργα υποδομών χορηγήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, οποία έχει τη δυνατότητα, λόγω του αναπτυξιακού της χαρακτήρα, να χορηγεί μακροπρόθεσμα δάνεια για μεγάλα έργα υποδομής διάρκειας δεκαετιών. Στην περίπτωση του Αεροδρομίου η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων γνωστοποίησε επίσημα στο Ελληνικό Δημόσιο και στα μέλη της κοινοπραξίας τους όρους με τους οποίους θα παρείχε δάνειο στην Εταιρεία του Αεροδρομίου στη βάση μιας ή περισσότερων αναλυτικών Συμβάσεων χρηματοδότησης που περιείχαν τους όρους, χωρίς την απαίτηση για τη λήψη τυχόν περαιτέρω δικαστικών ενεργειών εκτός και αν θα συμφωνούταν με διαφορετικό τρόπο από το Ελληνικό Δημόσιο και τα μέλη της κοινοπραξίας. Με απόφαση του τότε Υπουργού Οικονομικών, το Ελληνικό Δημόσιο, είχε την υποχρέωση να παρέχει εγγύηση προς την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για τα δάνεια που χορηγήθηκαν στην Εταιρεία του Αεροδρομίου, σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης δανειοδότησης. Επιπλέον το Ελληνικό Δημόσιο για τη μελέτη που θα παρείχε η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για τη μελέτη, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία και την ολοκλήρωση του Αεροδρομίου, θα της

παρείχε, όταν αυτή θα ζητούταν από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων μία ή περισσότερες μακροπρόθεσμες εγγυήσεις χρεών.

Ειδικότερα ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου ανερχόταν σε 2.220 εκατ. Ευρώ περίπου, με συμμετοχή του αναδόχου κατά 8% περίπου (6% μετοχικό κεφάλαιο και 2% δανειακό) και επιχορήγηση του Ελληνικού Δημοσίου με 7% και της Ευρωπαϊκής Ένωσης με 11%. Το δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, συνολικής διάρκειας 25 ετών, αντιστοιχούσε στο 45% της χρηματοδότησης και οι πόροι από τα τέλη του αεροδρομίου – Σπατόσημο στο 13%. Το υπόλοιπο 16% της χρηματοδότησης καλύφθηκε από διάφορα δάνεια κυρίως εμπορικών τραπεζών.

Θα πρέπει ακόμη να επισημάνουμε ότι το Ελληνικό Δημόσιο κατέβαλε πολλές προσπάθειες, ώστε να καταφέρει να επιτύχει επιδοτήσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση ποσού 150.000.000 ECU, που καταβλήθηκαν στην Εταιρεία του Αεροδρομίου σε διάφορα διαστήματα. Ακόμη κατά το μέτρο που οποιοδήποτε τμήμα των 150.000.000 ECU δεν διαθετόταν υπό μορφή τέτοιων επιδοτήσεων, το Ελληνικό Δημόσιο θα διέθετε τα σχετικά ποσά στην Εταιρεία του Αεροδρομίου σε μορφή επιδότησης σύμφωνα με το χρονολογικό πρόγραμμα που είχε αρχικά σχεδιαστεί.

Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης

Μεγάλη συζήτηση είχε γίνει σχετικά με το κατά πόσο το νέο Διεθνές Αεροδρόμιο των Σπάτων θα ήταν φιλικό προς το περιβάλλον και ποιο θα ήταν το σύστημα περιβαλλοντικής του διαχείρισης. Συγκεντρωτικός είναι ο Πίνακας που ακολουθεί για το Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης:

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης

<i>ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ</i>	<i>ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΣ ΣΚΟΠΟΣ</i>	<i>ΣΤΟΧΟΣ</i>	<i>ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ</i>
Επίπεδα θορύβου αεροσκαφών για τους σταθμούς του συστήματος παρακολούθησης θορύβου (NOMOS)	Προσέγγιση ορίων θορύβου αεροσκαφών	Ανάλυση καταγεγραμμένων γεγονότων θορύβου σε 9 σταθμούς του NOMOS με σκοπό να βρεθούν τα όρια θορύβου των αεροσκαφών	ΕΠΕΤΕΥΧΘΗ
Λειτουργία κινητού σταθμού μέτρησης θορύβου	Προώθηση συνεργασίας με την ΥΠΙΑ για θέματα θορύβου	Διεξαγωγή μετρήσεων σε 5 κατάλληλα επιλεγμένες θέσεις	ΕΠΕΤΕΥΧΘΗ
Συμβουλευτικές συναντήσεις με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) για θέματα θορύβου	Προώθηση συνεργασίας με την ΥΠΙΑ για θέματα θορύβου	Διεξαγωγή 8 συναντήσεων με την ΥΠΑ προκειμένου να συζητηθούν θέματα θορύβου στην περιοχή του Αεροδρομίου	ΕΠΕΤΕΥΧΘΗ
Δίκτυο Παρακολούθησης Ποιότητας Αέρα (ΔΠΠΑ)-Ανάλυση Πολυκυκλικών Αρωματικών Υδρογονοανθράκων	Διερεύνηση συγκεντρώσεων των πολυκυκλικών αρωματικών υδρογονοανθράκων (ΡΑΗ)		

ΠΗΓΗ: Athens International Airport

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Ελ. Βενιζέλος είναι το πρώτο ελληνικό αεροδρόμιο του οποίου η Υπηρεσία Περιβάλλοντος έχει πιστοποιηθεί από το Δεκέμβριο του 2000 σύμφωνα με το EN ISO 14001 (πιστοποιητικό ISO 14001). «Το σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης⁴³ (ΣΠΔ) θέτει το πλαίσιο για την επίτευξη των ετήσιων περιβαλλοντικών στόχων και διασφαλίζει ένα υψηλό επίπεδο παροχής περιβαλλοντικών υπηρεσιών στο αεροδρόμιο». Η Υπηρεσία Περιβάλλοντος είναι αυτή η οποία έχει δεσμευτεί για τη συμμόρφωση με την περιβαλλοντική νομοθεσία και με άλλες σχετικές διατάξεις για την επίτευξη συνεχούς βελτίωσης των περιβαλλοντικών δραστηριοτήτων. Οι στόχοι επιτυγχάνονται χάρις την εφαρμογή ενός εντατικού προγράμματος με εσωτερικές επιθεωρήσεις οι οποίες πραγματοποιούνται από πιστοποιημένους επιθεωρητές.

Όσον αφορά την *Περιβαλλοντική Επιθεώρηση και Τρίτα Μέρη*, ο Αερολιμένας Αθηνών Ελ. Βενιζέλος καθίσταται ο ίδιος υπεύθυνος για την παρακολούθηση της περιβαλλοντικής επίδοσης των Τρίτων Μερών⁴⁴. Τα Τρίτα Μέρη, μηδενός εξαιρουμένου, είναι υποχρεωμένα να υποβάλλουν στην Υπηρεσία Περιβάλλοντος ένα Σχέδιο Περιβαλλοντικής Διαχείρισης το οποίο ελέγχεται και εγκρίνεται. Η Υπηρεσία Περιβάλλοντος πραγματοποιεί ένα εντατικό πρόγραμμα περιβαλλοντικών ελέγχων το οποίο εξασφαλίζει: Α) Συμμόρφωση με την Περιβαλλοντική Υπηρεσία, Β) Συνέπεια με την εφαρμογή του Σχεδίου Περιβαλλοντικής Διαχείρισης κάθε εταιρείας και Γ) Συμμόρφωση με τις κατευθυντήριες οδηγίες της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος.

Όλα τα Τρίτα Μέρη ενημερώνονται για τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων, καθώς και τις συστάσεις οι οποίες εφαρμόζονται μέσα σε ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Διενεργούνται και καθημερινές επιθεωρήσεις για περιπτώσεις που πιθανόν να μη συμμορφώνονται. Ο ΔΑΑ έχει εκδώσει τα ακόλουθα φυλλάδια τα οποία απευθύνονται στα Τρίτα Μέρη του Αεροδρομίου:

Α) «Διαχείριση Επικίνδυνων Απορριμμάτων στο Αεροδρόμιό μας». Β) «Προστατεύοντας το Περιβάλλον μας».

⁴³ Athens International Airport

⁴⁴ Ως Τρίτα Μέρη αναφέρονται οι εταιρείες που λειτουργούν στο χώρο του Αεροδρομίου.

Προχωρώντας στη Διαχείριση των Απορριμμάτων ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών⁴⁵ (ΔΑΑ) είναι ο υπεύθυνος για τη διαχείριση απορριμμάτων στο χώρο του Αεροδρομίου και έχει δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης απορριμμάτων που βασίζεται στην αρχή «Ο Ρυπαίνων Πληρώνει». Στο Αεροδρόμιό μας παράγονται απορρίμματα όπως: αστικά απορρίμματα, ανακυκλώσιμα απορρίμματα, κηπευτικά, ειδικά απορρίμματα, επικίνδυνα απορρίμματα και ιατρικά απορρίμματα.

Τέλος στο Αεροδρόμιό μας έχει αναπτυχθεί Πρόγραμμα Απόκρισης και Καθαρισμού Διαρροών, το οποίο χρησιμεύει στην αντιμετώπιση των διαρροών καυσίμου που γίνονται στο χώρο του Αεροδρομίου. Έτσι έχει δημιουργηθεί σχέση συνεργασίας μεταξύ της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος, του Κέντρου Λειτουργικών Υπηρεσιών Αεροδρομίου και της Μονάδας Παρακολούθησης και Επιθεώρησης του Αεροδρομίου.

1. Τέλος εφαρμόζεται ένα Πρόγραμμα Ελέγχου και Μείωσης Κινδύνων από Πτηνά, προκειμένου να μειωθούν οι πιθανότητες πρόσκρουσης πτηνών σε αεροσκάφη σύμφωνα με τα πρότυπα και τις συστάσεις του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Το πρόγραμμα έχει εγκριθεί από την ΥΠΑ ενώ η Γερμανική Επιτροπή Αποτροπής Πρόσκρουσεων Πτηνών και το Κεντρικό Επιστημονικό Εργαστήριο του Ηνωμένου Βασιλείου έχει επιβεβαιώσει ότι είναι σε συμφόρηση με τα βέλτιστα διεθνή πρότυπα.

⁴⁵ Athens International Airport

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΥΤΟΥ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ

5.1 Αποτελέσματα από τη λειτουργία του Αεροδρομίου-Βιωσιμότητα του έργου.

Ο Νέος Διεθνής Αερολιμένας των Σπάτων, παρά το γεγονός ότι είναι ένα σημαντικό έργο για την Ελλάδα και παρέχει αναβαθμισμένες εξυπηρετήσεις και συνθήκες ασφαλείας σε σχέση με το Αεροδρόμιο του Ελληνικού, είναι ένα σχετικά μικρό αεροδρόμιο με τα διεθνή στάνταρτ ακόμη και τα Ευρωπαϊκά⁴⁶, γεγονός που φαίνεται περίεργο λόγω του μεγέθους από τη μία και από την άλλη της οικονομικής και γεωγραφικής θέσης της χώρας σε σχέση με τις άλλες ανεπτυγμένες χώρες. Η δημιουργία του Αεροδρομίου των Σπάτων αποφασίστηκε αφενός λόγω των προβλημάτων του Ελληνικού (όπως για παράδειγμα λειτουργία σε κατοικημένη περιοχή, μειονεκτήματα θέσης, εξάντληση παραγωγικής ικανότητας κ.λ.π.), αφετέρου με την επιδίωξη και την προσδοκία της οικονομικής αναβάθμισης της χώρας και άντλησης πλεονεκτημάτων από ενδεχόμενες ευνοϊκές εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή, Βαλκάνια και Μέση Ανατολή.

Σύμφωνα με κάποια στοιχεία του 2002 η κίνηση των επιβατών του Αεροδρομίου 11,8 εκατ. επιβάτες για το 2002 ήταν μειωμένη κατά 11,4% έναντι της κίνησης του 2000, κυρίως λόγω μείωσης των εσωτερικών μετακινήσεων. Η κάμψη αυτή μπορεί να αποδοθεί σε διάφορους λόγους που αφορούν τις μετακινήσεις επιβατών του εσωτερικού (ανταγωνισμός άλλων μέσων μεταφοράς, δυσμενείς οικονομικές εξελίξεις για διάφορες κοινωνικές ομάδες) και του εξωτερικού (δυσμενείς διεθνείς εξελίξεις, πολιτικές και οικονομικές), αλλά ενδεχομένως και σε άλλους ειδικότερους λόγους που συνδέονται με την ελκυστικότητα της χώρας και της Αθήνας ως τόπου προορισμού για εργασία και αναψυχή.

Μειωμένη κίνηση είναι ενδεχόμενο να οδηγήσει σε προστριβές τους συμβαλλόμενους ως προς τη δυνατότητα μείωσης των συνολικών επιβαρύνσεων μέσω της μείωσης του τέλους αναχωρούντων επιβατών (από το Ελληνικό Δημόσιο), που σε μεγάλο βαθμό

⁴⁶ Μεταξύ των δέκα μεγαλύτερων ευρωπαϊκών αεροδρομίων συγκαταλέγονται αεροδρόμια με περισσότερους από 20 εκατ. επιβάτες.

προορίζεται για την επέκταση του αεροδρομίου. Αυτού του είδους η επιβάρυνση για τη δημιουργία μελλοντικής επένδυσης θέτει μεν τη χρηματοδότησή της σε ορθολογική βάση μπορεί όμως και να αποθαρρύνει τη ζήτηση. Κάτι τέτοιο θα έχει δυσμενέστερα αποτελέσματα όχι μόνο στο Αεροδρόμιο των Σπάτων (αναποτελεσματικότητα) αλλά γενικότερα για την οικονομία. Παρόμοια διλήμματα αντιμετωπίζονται και σε άλλα αεροδρόμια (για παράδειγμα για τα αεροδρόμια του Λονδίνου).

Συμπεραίνουμε ότι το συγκεκριμένο αεροδρόμιο έχει περιορισμένη δυνατότητα άντλησης πόρων και ενίσχυση της αποδοτικότητάς του από εμπορικές δραστηριότητες, όχι όμως ανύπαρκτες, σε σχέση τουλάχιστον με άλλα δυναμικά αεροδρόμια, όπως για παράδειγμα του Λονδίνου. Οι μελλοντικές εξελίξεις θα εξαρτηθούν πέρα από τους διεθνείς παράγοντες (οικονομική και πολιτική κατάσταση) και πέρα από τη σωστή διαχείριση και καλή συνεργασία των συμβαλλόμενων, θα εξαρτηθούν και από τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας (για παράδειγμα προσέλκυση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, ανταγωνιστικότητα τουρισμού). Αυτή η βελτίωση που αφορά πολλές πλευρές και τομείς της οικονομικής δραστηριότητας και της καθημερινότητας αποτελεί μια μακροχρόνια επιδίωξη που απαιτεί συνεχή και συνεπή προσπάθεια. Σε αυτό το πλαίσιο και οι προβλέψεις για τη ζήτηση των υπηρεσιών του αεροδρομίου φαίνονται μάλλον υπερβολικές παρόλο που έχουν ορίζοντα το 2025 και περιλαμβάνουν και τη διερχόμενη κίνηση.

Αν κρίνουμε στο σημείο αυτό τους γενικότερα τους όρους της Σύμβασης του Αεροδρομίου μπορούμε να συμπεράνουμε ότι δεν αποτελεί πρότυπο με την απόλυτη έννοια, καθώς και δεν θα μπορούσε να είναι, επειδή η Ελλάδα δεν μπορεί να συγκριθεί με τις υπόλοιπες αναπτυγμένες δυτικές χώρες που αποτελούν κυρίως πόλους προσέλκυσης κεφαλαίων εγχώριων και ξένων για μακροχρόνιες επενδύσεις και είναι σε θέση να διαπραγματευτούν καλύτερα⁴⁷. Στο σύνολό της η Σύμβαση του Αεροδρομίου των Σπάτων μπορεί να χαρακτηριστεί ρεαλιστική, με την έννοια ότι προβλέπεται λογική κατανομή των κινδύνων και έχει σημαντικές πιθανότητες ομαλής υλοποίησης έστω και

⁴⁷ Ενδεικτική είναι η προβλεπόμενη απόδοση 15% για τον ιδιώτη μέτοχο του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, σε σχέση με το 8% των αεροδρομίων του Λονδίνου, όπου μάλιστα οι ιδιώτες συμμετέχουν με 95%.

με κάποιες παρεκκλίσεις, βέβαια υπό τη σοβαρή προϋπόθεση της ανάπτυξης της χώρας και της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητάς της. Δεν παραβλέπουμε το γεγονός ότι εξασφαλίστηκαν και μακροχρόνια κεφάλαια με εννοϊκό επιτόκιο μέσω της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και εγγυήσεις εσόδων δεν υπάρχουν.

Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των Αεροδρομίων

Τα αεροδρόμια παρέχουν τρεις κατηγορίες εξυπηρέτησεων: (Α) επιχειρησιακές (operational), που αφορούν τον πυρήνα των δραστηριοτήτων του αεροδρομίου και την ασφάλειά τους, (Β) διαχειριστικές (handling) π.χ. καθαρισμός, φόρτωση επιβατών και αποσκευών που συμπληρώνουν τις κύριες δραστηριότητες και (Γ) εμπορικές (commercial), καταστήματα, τράπεζες κ.λπ. Άλλη διάκριση είναι σε αεροναυτικές (aeronautical), που περιλαμβάνονται οι δύο πρώτες κατηγορίες και σε μη αεροναυτικές στις οποίες ανήκουν οι εμπορικές δραστηριότητες. Όσο μεγαλύτερο είναι ένα αεροδρόμιο, τόσο μεγαλύτερη είναι και η δυνατότητα ανάπτυξης των εμπορικών δραστηριοτήτων και φυσικά η απόκτηση αντίστοιχων εσόδων.

Από ορισμένους μάλιστα εκτιμάται ότι τα μεγαλύτερα αεροδρόμια με κρίσιμο μέγεθος (threshold) τα 10 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, εξασφαλίζουν έσοδα από εμπορικές δραστηριότητες που φθάνουν και το 50-60% των συνολικών τους εσόδων. Αυτή η εκτίμηση δεν αφορά και όλα τα αεροδρόμια που έχουν μέγεθος μεγαλύτερο των 10 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως. Παράδειγμα αποτελούν τα Ισπανικά Αεροδρόμια, όπου το έτος 1997 η συμμετοχή των εσόδων των μη αεροναυτικών δραστηριοτήτων κατά το σύνολο, κυμαινόταν μεταξύ 36%-42% για τα τρία μεγαλύτερα αεροδρόμιά τους, αντίθετα με το 50%-60% που προαναφέραμε, μειωνόταν όμως στο 35% περίπου, για τα μικρότερα αεροδρόμιά τους. Σε αντίθεση με τις ΗΠΑ τα αντίστοιχα έσοδα ήταν πολύ μεγαλύτερα.

Στα αεροδρόμια των ΗΠΑ το 70%-80% των εσόδων προέρχεται από εμπορικές δραστηριότητες, και αυτό γιατί η διαχείριση ορισμένων αεροναυτικών δραστηριοτήτων παίρνει μεγάλο εμπορικό χαρακτήρα, αν και αυτά τα αεροδρόμια χαρακτηρίζονται ως περιφερειακά (regional airports), με την έννοια ότι εμπίπτουν στις αρμοδιότητες των

περιφερειακών αρχών. Επιπλέον παρατηρείται η επίδραση της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στις δραστηριότητες του αεροδρομίου, εντείνοντας έτσι τον εμπορικό του χαρακτήρα.

Τα χαρακτηριστικά του μονοπωλίου αφορούν κατά κύριο λόγο τις επιχειρησιακές δραστηριότητες των αεροδρομίων, αυτές που έχουν να κάνουν με τις κινήσεις των αεροσκαφών στο έδαφος και στους αεροδιαδρόμους. Η παραγωγική ικανότητα του αεροδρομίου αναφέρεται στην αντίστοιχη ικανότητα των αεροδιαδρόμων, δηλαδή στο μέγιστο αριθμό αεροσκαφών που μπορούν να εξυπηρετηθούν σε μια δεδομένη χρονική διάρκεια με συνεχή ζήτηση. Επομένως ο ανταγωνισμός για τις δραστηριότητες με μονοπωλιακό χαρακτήρα μπορεί να πάρει τη μορφή της παραχώρησης του δικαιώματος εξυπηρέτησης της αγοράς. Παράλληλα η ανάπτυξη των άλλων δραστηριοτήτων με ανταγωνιστικούς όρους επιτρέπει και ευνοϊκότερες ρυθμίσεις⁴⁸ για λογαριασμό των χρηστών και για αυτές που έχουν μονοπωλιακό χαρακτήρα.

Εκτός των θεμάτων ασφάλειας, τίθενται κάποιοι κανόνες για την τιμολόγηση για τη χρήση των αεροδρομίων με στόχο την αποφυγή κάποιων διακρίσεων στην επιβάρυνση των αεροσκαφών βάσει εθνικών κριτηρίων. Οι κανόνες τιμολόγησης των διεθνών οργανισμών (ICAO και IATA), έχουν ως ελάχιστο όριο την κάλυψη του μέσου κόστους και στηρίζονται στο βάρος του κάθε αεροσκάφους και στον αριθμό των επιβατών. Τελικά το αποτέλεσμα είναι μια ομοιόμορφη επιβάρυνση στα διάφορα αεροδρόμια χωρίς αυτή να ανταποκρίνεται στο κόστος που επιβάλλουν διάφοροι χρήστες, το οποίο και διαφοροποιείται ανάλογα και από άλλους παράγοντες, όπως για παράδειγμα ο χρόνος προσγείωσης – απογείωσης του αεροσκάφους.

⁴⁸ Η άσκηση ρύθμισης μπορεί να αφορά διάφορους παράγοντες με δεδομένα κάποια επίπεδα εξυπηρέτησης και κανόνες ασφαλείας. Η συνηθέστερη ρύθμιση είναι στις τιμές, ώστε να περιορισθεί η μονοπωλιακή δύναμη. Η ενσωμάτωση των διαφόρων κονδυλίων κόστους (κόστος περιβαλλοντικών επιπτώσεων, κυκλοφοριακής συμφόρησης κ.λ.π.) στις τιμές, είναι εξαιρετικά δύσκολη λόγω του σύνθετου χαρακτήρα των παραγόμενων υπηρεσιών και επειδή επιπλέον πρέπει να συνδέεται όχι μόνο με την υφιστάμενη λειτουργία, αλλά και να προβλέπει και για τις μελλοντικές επενδυτικές ανάγκες.

Με δεδομένο λοιπόν, ότι γενικά η ελαστικότητα της ζήτησης των υπηρεσιών του αεροδρομίου ως προς την τιμή είναι μικρότερη⁴⁹ της μονάδας στην κάθε περίπτωση θα πρέπει η τιμή να προσανατολίζεται στην κάλυψη του οριακού κόστους αλλά και στην αξιοποίηση της παραγωγικής του ικανότητας. Η ανάγκη της κάλυψης του κόστους όταν τα έσοδα που δημιουργούνται είναι τελικά ανεπαρκή μπορεί να εξυπηρετηθεί με εκμετάλλευση της μονοπωλιακής θέσης του αεροδρομίου για όσους είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν, προκειμένου να αποφευχθεί η πολιτική επιδοτήσεων. Οι επιδοτήσεις τις περισσότερες φορές δεν αποφεύγονται.

Ας αναλύσουμε τις τρεις ενδεικτικές περιπτώσεις των τριών ιδιωτικοποιημένων αεροδρομίων του Λονδίνου Heathrow, Gatwick, Stansted, τα οποία αεροδρόμια χαίρουν μιας αρκετά μονοπωλιακής θέσης στην Ευρώπη. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έχει την ευθύνη του καθορισμού ανώτατων τιμών για τα μεγάλα αεροδρόμια. Οι μόνες τιμές που υπόκεινται σε ρύθμιση είναι οι επιβαρύνσεις για την προσγείωση και στάθμευση των αεροσκαφών και τα τέλη των επιβατών, ενώ εκτός ρύθμισης μένουν όλες οι τιμές των υπόλοιπων δραστηριοτήτων και μάλιστα τα έσοδα αυτά υπολογίζονται ενιαία στην επιτρεπόμενη απόδοση των επενδύμενων κεφαλαίων.

Η τάση που έχει δημιουργηθεί τα τελευταία χρόνια οδηγεί γενικά στην εμπλοκή ιδιωτών με διάφορους τρόπους στα αεροδρόμια, είτε στην υιοθέτηση περισσότερο ιδιωτικοοικονομικής συμπεριφοράς. Συγκρίσεις μεταξύ οικονομικών αποτελεσμάτων και επιπέδου λειτουργίας δεν είναι εύκολες λόγω προβλημάτων συγκρισιμότητας. Παρατηρούμε όμως ότι η συγκρισιμότητα δεν αφορά μόνο τις ειδικότερες συνθήκες των αεροδρομίων αλλά και το ευρύτερο πλαίσιο λειτουργίας τους. Για κάθε χώρα και κάθε αεροδρόμιο υπάρχει περιθώριο διαφοροποίησης της κατάλληλης πολιτικής στο πλαίσιο των γενικών οικονομικών κανόνων και χαρακτηριστικών λειτουργίας.

⁴⁹ Δεν θα πρέπει όμως να αποκλείεται η περίπτωση κάποια αεροδρόμια να προσελκύσουν ζήτηση που είναι ελαστικότερη ως προς την τιμή (π.χ. ζήτηση για ταξίδια αναψυχής) οπότε η άσκηση πολιτικής με βάση το μακροχρόνιο οριακό κόστος έχει κάποιες επιπτώσεις στη ζήτηση και ενδεχομένως δεν είναι αποτελεσματική.

Θετικός Οικονομικός Απολογισμός για το 2005⁵⁰

Το σύνολο των εσόδων για το 2005 ανήλθε σε 331,4 εκ. Ευρώ (+0,5% σε σχέση με το 2004) ενώ τα κέρδη προ φόρων σημείωσαν και αυτά μια σημαντική αύξηση φθάνοντας τα 61,8 εκ Ευρώ, σημειώνοντας μία αύξηση της τάξεως +31%.

Το 2005 έκλεισε για το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών με 14,3 εκατομμύρια επιβάτες σημειώνοντας και εδώ αύξηση +4,5% σε σύγκριση με το 2004. Η ανοδική αυτή πορεία της επιβατικής κίνησης οδήγησε με τη σειρά της σε αύξηση +2,8% των εσόδων από την αεροναυτιλιακή δραστηριότητα, (το 61% του συνόλου των εσόδων του Αεροδρομίου μας για το έτος 2005).

Τα έσοδα από μη αεροναυτιλιακές δραστηριότητες εξακολούθησαν και για το έτος 2005 να αντιπροσωπεύουν το πιο σημαντικό μέρος του συνόλου των εσόδων (39% το 2005). Η εταιρία κατάφερε να συγκρατήσει τις λειτουργικές δαπάνες της στο επίπεδο των 208,3 εκ. Ευρώ, μειώνοντας αυτές κατά -2,8% σε σύγκριση με το 2004. Τα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων αυξήθηκαν κατά +4,1% φθάνοντας τα 224,1 εκ. Ευρώ. Ακόμη η Εταιρεία προχώρησε το 2005 και στη μείωση του δανεισμού της αποπληρώνοντας το σύνολο του κεφαλαίου 45 εκ. Ευρώ του δανείου που είχαν διαθέσει οι ιδιώτες μέτοχοι στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, με αποτέλεσμα τη μείωση των χρηματοοικονομικών της εξόδων για την περίοδο αυτή, αλλά και για τα επόμενα χρόνια. Τα κέρδη προ φόρων έφτασαν στα 61,8 εκ. Ευρώ, δηλαδή αυξήθηκαν κατά +31% σε σύγκριση με το 2004.

⁵⁰ Athens International Airport, Δελτίο Τύπου, Πέμπτη, 8 Ιουνίου 2006.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΣΔΙΤ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Έργα τέτοιου μεγέθους και δυσκολίας είναι αμφίβολο αν θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν ως παραδοσιακά δημόσια έργα για τους λόγους ότι και πολύ δύσκολα θα μπορούσαν να εξευρεθούν πόροι αλλά και επιπλέον και για οργανωτικούς και τεχνικούς λόγους, στα δεδομένα χρονικά πλαίσια που τελικά εκτελέστηκαν. Σε αυτού του είδους τα έργα οι ιδιώτες δεσμεύτηκαν σε ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και προϋπολογισμό χωρίς να έχουν το δικαίωμα αναθεώρησης, ενώ η παραβίασή τους – χωρίς την ευθύνη του Δημοσίου – συνεπάγεται άμεσο κόστος (καθώς δεν υπήρχε η δυνατότητα κάλυψης των υπερβάσεων) ή έμμεσο λόγω διαφυγόντων κερδών. Το κόστος αυτό θα επιβάρυνε το Δημόσιο στην περίπτωση που τα έργα γίνονταν με τον συμβατικό τρόπο κατασκευής.

Βασική ήταν η πρόκληση για τα έργα αυτά και με μεγάλο αντίκτυπο γενικότερα στη χώρα, η ολοκλήρωσή τους αρχικά και στη συνέχεια η αξιοποίησή τους. Αυτό μεταφράζεται όχι μόνο στην τήρηση των δεσμεύσεων των συμβαλλόμενων μερών, αλλά ευρύτερα και στην πραγματοποίηση των προβλέψεων στις οποίες στηρίχθηκαν οι συμβάσεις. Η πραγματοποίηση των προβλέψεων συνδέεται με τις εξελίξεις παραγόντων που δεν είναι δυνατό να ελεγχθούν όλοι από τους συμβαλλόμενους, παρ' όλο που η ζήτηση υπηρεσιών για τις υποδομές εξαρτάται σημαντικά από τις οικονομικές εξελίξεις που συμβαίνουν στη χώρα αλλά και από τη διαχειριστική ικανότητα των παραχωρησιούχων και του αρμόδιου ρυθμιστή από την πλευρά του Δημοσίου. Ακόμη και αν η ζήτηση υστερήσει σε σχέση με τις προβλέψεις – ειδικότερα για το αεροδρόμιο – η σοβαρότητα του προβλήματος εξαρτάται από το βαθμό και τη διάρκεια αυτής της υστέρησης. Αν το πρόβλημα περιοριστεί σε κάποιες απώλειες της αναμενόμενης απόδοσης για τους ιδιώτες επιχειρηματίες χωρίς τριβές με το Ελληνικό Δημόσιο τότε το πράγμα θα είναι σχετικά ανώδυνο. Αν όμως στην απόκλιση από τα αναμενόμενα είναι πιο σοβαρή, κάτι που θα συνδέεται και με τις εξελίξεις στην Ελληνική Οικονομία και την ελκυστικότητά της, πέρα από τις επιδράσεις και επιπτώσεις στο εξωτερικό, οι επιπτώσεις θα είναι σοβαρότερες ως προς την εικόνα της χώρας στους μακροχρόνιους επενδυτές, Έλληνες και ξένους.

Φυσικό είναι οι εξελίξεις να μην είναι ίδιες για όλα τα έργα, παρά το γεγονός ότι η ζήτηση των χρηστών επηρεάζεται και από ορισμένους κοινούς παράγοντες. Το Δημόσιο θα πρέπει από την πλευρά του να συνεχίσει τη συνεργασία ως ένας συνεπής συμβαλλόμενος και αν προκύψει ανάγκη να θυσιάσει κάποια ίδια οφέλη προκειμένου να βοηθήσει καταστάσεις σοβαρά υπολειπόμενης ζήτησης. Δεν πρέπει όμως και να αναλάβει κινδύνους που δεν του ανήκουν (π.χ. εμπορικούς) ή ακόμη να θυσιάσει και το επίπεδο ασφάλειας και ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Όσον αφορά τις εν εξελίξει συνεργασίες με ιδιώτες μέσω συμβάσεων παραχώρησης στις περιπτώσεις των οδικών αξόνων, της υποθαλάσσιας οδικής αρτηρίας και του Μετρό της Θεσσαλονίκης, καθώς και τις μελλοντικά σχεδιαζόμενες για τις επεκτάσεις του Μετρό της Αθήνας και άλλων οδικών έργων μπορούμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

Με δεδομένη την πείρα που ήδη έχει αποκτηθεί από το Δημόσιο και την αβεβαιότητα σε σχέση με τις διεθνείς εξελίξεις πρέπει να είναι επιφυλακτικό και να μην διαφεύγει το γεγονός ότι όλες οι προηγούμενες συμβάσεις έγιναν με ευνοϊκή την διεθνή συγκυρία και αισιόδοξες προοπτικές για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της ελληνικής οικονομίας. Μάλιστα παρά την άμεση συμμετοχή με δημόσιους πόρους απαιτήθηκε και η παροχή επιπλέον εγγυήσεων εκ μέρους του Δημοσίου για σημαντικό μέρος των δανειακών κεφαλαίων. Επιπλέον είναι γνωστό ότι οι ελληνικές κατασκευαστικές επιχειρήσεις που συμμετείχαν στην Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου και της Αττικής Οδού συγκέντρωσαν το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων τους μέσω του Χρηματιστηρίου.

Η αντιμετώπιση των προοπτικών με περισσότερο ρεαλισμό πρέπει να οδηγήσει στην ιεράρχηση αναγκών σε σχέση με τα έργα αλλά και σε μακροχρόνια προσπάθεια αφενός προσέλκυσης κεφαλαίων με ευνοϊκούς όρους και αφετέρου εξοικονόμησης πόρων με δημόσια αποταμίευση.

Το μέλλον των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα τώρα έχει διαφυλαχτεί και με τον νέο Νόμο περί ΣΔΙΤ 3389/2005 όπου είναι άρτιος και τα θετικά του αποτελέσματα θα φανούν σε δύο με τρία χρόνια. Ακόμη η εμπειρία των Ελληνικών Επιχειρήσεων αλλά και του Δημοσίου

είναι μεγαλύτερη και αυτό σημαίνει ότι θα μπορέσουν να αντιμετωπίσουν με μεγαλύτερη ωριμότητα και πείρα τις νέες συμβάσεις. Το προσωπικό τους είναι πλέον πιο εξειδικευμένο και έτοιμο να συνεισφέρουν με τις γνώσεις και την εμπειρία τους στα νέα μεγάλα και μικρότερα έργα που θα γίνουν στη χώρα μας. Οι Ελληνικές επιχειρήσεις μπορούν και έχουν αποδείξει ότι πλέον μπορούν να συμμετέχουν στα μεγάλα έργα. Ακόμη οι ξένοι επενδυτές προσελκύνονται περισσότερο πλέον και δεν διστάζουν να επενδύσουν σε μεγάλα έργα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ – ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

Κατά τη διάρκεια των συνεντεύξεων τέθηκαν στους ερωτηθέντες οι εξής ερωτήσεις:

- 1) Πως επιλέγονται τα έργα / υπηρεσίες που θα παραχθούν με τη διαδικασία των ΣΔΙΤ εφόσον οι ανάγκες για έργα είναι τεράστιες.
- 2) Που οφείλεται η μη ικανοποιητική πορεία της υλοποίησης έργων με την συμμετοχή ιδιωτών στην Ελλάδα. Μήπως ο λόγος είναι γιατί τα έργα που επιλέγονται να παραχθούν με τη συγκεκριμένη διαδικασία δεν είναι βιώσιμα (π.χ. σιδηροδρομικός δυτικός άξονας στην Ελλάδα, υπόγεια ζεύξη Μαλλιακού).
- 3) Η επιλογή των έργων ΣΔΙΤ θα πρέπει να στηρίζεται και να τεκμηριώνεται με βάση τη βιωσιμότητα και την κοινωνική αναγκαιότητα του έργου, από άρτιες μελέτες από ιδιώτες ή το Δημόσιο;
- 4) Σχετικά με τα τρία μεγάλα έργα ΣΔΙΤ στην Ελλάδα (Ελ. Βενιζέλος, Αττική Οδός, Ρίο Αντίρριο) τα οποία έχουν παρελθόν, παρόν και μέλλον ποια είναι η αξιολόγησή σας σήμερα. Τι θα μπορούσε να γίνει κάτι διαφορετικό ή και τι θα έπρεπε να είχαμε αποφύγει.
- 5) Πιστεύετε ότι το Δημόσιο προέβλεπε κατά την αρχική πορεία των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα υψηλούς στόχους για την ιδιωτική συμβολή και τελικά υπήρξε μια ανισόρροπη κατανομή των ωφελειών και των ρίσκων υποεκτιμώντας την ικανότητα διαπραγμάτευσης του ιδιώτη.
- 6) Θεωρείτε ότι η υφιστάμενη ελληνική εμπειρία ανέδειξε αδυναμία αναγνώρισης των εμπλεκόμενων φορέων με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους (για παράδειγμα τράπεζες, ιδιώτης κατασκευαστής, ιδιώτης επενδυτής) και την εμπλοκή τους από την αρχή της διαδικασίας.
- 7) Πιστεύεται ότι από τους κρισιμότερους παράγοντες στην Ελλάδα αποτελεί και η συγκρουσιακή ατμόσφαιρα μεταξύ των εμπλεκόμενων υπουργείων π.χ. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και Οικονομικών, ΥΠ. Εσωτερικών που έχει οδηγήσει στην έλλειψη σαφούς θεσμικού πλαισίου, προδιαγραφών για έργα ΣΔΙΤ, έλλειψη σταθερότητας και αδιαφάνειας.
- 8) Ποιος είναι ο λόγος που η Ελλάδα δεν προσελκύει ξένους επενδυτές.

- 9) Πιστεύετε ότι η δυναμικότητα των ελληνικών ιδιωτών επενδυτών δεν είναι τέτοια ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει τον αναγκαίο όγκο χρηματοδότησης για την ολοκλήρωση μεγάλων έργων υποδομής, αφού για μικρά έργα υποδομής κρίνεται πιο ικανοποιητική.
- 10) Τι πρέπει λοιπόν να κάνουν να κάνουν οι έλληνες ιδιώτες επενδυτές για να έχουν πιο δυναμική παρουσία στο χώρο των μεγάλων έργων ΣΔΙΤ;
- 11) Τι πρέπει να γίνει – ποιες ρυθμίσεις είναι απαραίτητες να γίνουν στην Ελλάδα για μεγαλύτερες και αποδοτικότερες ΣΔΙΤ;
- 12) Που στοχεύουν οι επόμενες ΣΔΙΤ που θα γίνουν στην Ελλάδα; Θα είναι σε έργα μεταφορών, κοινωνικής υποδομής.

Οι απαντήσεις που δόθηκαν από τους ερωτηθέντες είναι:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΡΙΑΗΣ

Σύμβουλος Διοίκησης

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΤΕΒΑ

1) Δεν είναι όλα τα έργα ικανά για να γίνουν σύμπραξη. Θα πρέπει αυτά να τηρούν κάποια χαρακτηριστικά τα οποία ή θα πρέπει να είναι ανταποδοτικά που σημαίνει ότι τα χαρακτηρίζει η οικονομική βιωσιμότητα ή θα πρέπει να είναι έργα προστιθέμενης αξίας. Θα ήθελα στο σημείο αυτό να διευκρινίσω κάποια πράγματα για την κατηγορία των ανταποδοτικών. Αυτή την κατηγορία έργων τη χαρακτηρίζει η ON TIME παράδοση των έργων και η σχεδόν μηδαμινή απόκλιση τους από τον προβλεπόμενο προϋπολογισμό. Το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος για παράδειγμα παραδόθηκε στις 29/3/2002 τρεις μήνες νωρίτερα από την προσυμφωνημένη ημερομηνία και καμία σχεδόν απόκλιση από το προβλεπόμενο ποσό. Η Αττική Οδός παραδόθηκε δύο μήνες νωρίτερα από την προβλεπόμενη ημερομηνία και σαν έργο δεν παρέκκλινε από τον αρχικό της προϋπολογισμό. Αυτό που κόστισε σε παραπάνω χρήματα είναι τα λεγόμενα έξτρα που έγιναν όπως για παράδειγμα τα αντιπλημμυρικά έργα, ο προαστιακός και περιβαλλοντικές επεμβάσεις. Τέλος η Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου παραδόθηκε 17/12/2004

ενώ έπρεπε να είχε παραδοθεί στις 3/8/2004, εδώ έχουμε παράδοση έργου τέσσερις μήνες νωρίτερα όπου και πέρασ και η Ολυμπιακή Φλόγα όπως θυμόμαστε.

Επίσης ένα κριτήριο επιλογής είναι η οικονομική αυτοτέλεια στα ανταποδοτικά έργα. Θα πρέπει επίσης να υπάρχουν και κάποια μετρήσιμα πλεονεκτήματα όπως για παράδειγμα να έχουν ή όχι τα χρήματα. Επιπλέον είναι απαραίτητο να υπάρχουν και κάποιες ασφαλιστικές δικλείδες ώστε να αποφεύγονται τα φαινόμενα της κερδοσκοπίας και τα υπερκέρδη. Για να φέρουμε ένα παράδειγμα τα χρήματα που θα ζητήσει ο ιδιώτης από τους χρήστες του έργου να μην είναι υπερβολικά για όσα χρόνια εκμεταλλεύεται το έργο. Έτσι όταν ο ιδιώτης φτάσει τα κέρδη του θα είναι υποχρεωμένος να επιστρέψει το έργο στο δημόσιο.

2) Στην περίπτωση που ένα έργο δεν είναι βιώσιμο δεν μπορεί να συμμετέχει ο ιδιωτικός τομέας. Πράγματι στο παράδειγμα της υπόγειας ζεύξης του Μαλλιακού το έργο δεν ήταν ανταποδοτικό και για το λόγο αυτό δεν έγινε η συγχρηματοδότηση.

3) Το Δημόσιο είναι αυτό που πρέπει να κάνει πρώτα έρευνα για την κοινωνική αναγκαιότητα και βιωσιμότητα του εκάστοτε έργου. Οι μελέτες είναι αυτές που γίνονται από τους ιδιώτες. Το δημόσιο δεν μπορεί να κάνει και δεν είναι αναγκαίο να κάνει πλήρεις μελέτες. Υπάρχει λοιπόν συνδυασμός.

4) Για το *Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος* πραγματικά δεν μπορώ να σκεφτώ κανένα ελάττωμα, είναι τέλειο και άρτιο από πλευράς προδιαγραφών. Δύσκολα θα βρω κάτι. Το αεροδρόμιό μας έχει βγει επί σειρά ετών πρώτο ή δεύτερο σε δυναμικότητα στην Ευρώπη ή στον κόσμο. Έχει βραβευτεί στην κατηγορία του κάθε χρόνο για η ικανοποίηση των χρηστών είναι μεγάλη.

Στο τεχνικό μέρος θα μπορούσα να πω ότι επειδή το αεροδρόμιο έχει σχεδιαστεί μακρόστενο και οι αποστάσεις μέσα σε αυτό για να τις διανύσουμε είναι αρκετά μεγάλες θα μπορούσαν να υπάρχουν κυλιόμενες σκάλες, οι οποίες θα διευκόλυναν τον κόσμο ώστε να μην είναι αναγκασμένος να διανύει τις αποστάσεις αυτές περπατώντας. Ένας

τέτοιος υπόγειος «σιδηρόδρομος» υπάρχει στο αεροδρόμιο από το main terminal στο satellite. Από πλευράς υποδομής το αεροδρόμιό μας είναι κορυφαίο, για παράδειγμα τα συστήματα ασφαλείας και ελέγχου για τις βαλίτσες (100% screening) που διαθέτει το αεροδρόμιο τα έχουμε από το 2001 σε αντίθεση με την υπόλοιπη Ευρώπη η οποία τα τοποθετεί τώρα! Άλλο παράδειγμα που θα μπορούσα να αναφέρω το αυτόματο σύστημα παρκαρίσματος των αεροπλάνων το οποίο είναι εγκατεστημένο στον Πύργο Ελέγχου του αεροδρομίου, που και αυτός με την σειρά του είναι εκπληκτικός, το οποίο βοηθά το αεροπλάνο να παρκάρει σε περιπτώσεις ακραίων καιρικών συνθηκών. Επιπλέον το σύστημα καυσίμων είναι υπόγειο απόλυτα ασφαλές και σύγχρονο. Ίσως θα μπορούσαν οι χώροι στάθμευσης να είναι υπόγειοι όμως το κόστος για τους χρήστες θα ήταν τεράστιο λόγω των μεγάλων αναγκών του για ψύξη, φωτισμό κ.λ.π.). Το αεροδρόμιο έχει προηγηθεί της εποχής του τουλάχιστον από την πλευρά της τεχνικής συγκρότησης για αυτό έχουμε και πολύ μικρές καθυστερήσεις στις αναχωρήσεις.

Για την *Αττική οδό* αυτό που θα μπορούσε να είχε γίνει είναι ένα σύστημα διοδίων ανά χιλιόμετρο, δηλαδή το γνωστό σε όλους μας σύστημα που όσα χιλιόμετρα διανύεις τόσα χρήματα πληρώνεις. Η Αττική οδός όμως χαρακτηρίζεται ως κλειστό σύστημα και για το λόγο αυτό δεν θα μπορούσε να εφαρμοστεί αυτό το σύστημα. Υπάρχει όμως και ο αντίλογος για την απόδοση ενός τέτοιου συστήματος. Ένα τέτοιο σύστημα θα μπορούσε να δημιουργήσει πρόβλημα στους χρήστες του οι οποίοι τη χρησιμοποιούν για να διανύσουν τα 60 χιλιόμετά της. Τι εννοώ, αν κάποιος την χρησιμοποιούσε για να διανύσει για παράδειγμα ένα χιλιόμετρο ή δύο, θα δημιουργούταν συνωστισμός σε όλη την οδό και θα εμπόδιζε το χρήστη που θα τη χρησιμοποιούσε για να διανύσει περισσότερα χιλιόμετρα και ο οποίος δεν θα απολάμβανε πλέον την χρήση ενός τέτοιου οδικού άξονα.

Τέλος για τη *Ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου* δεν μπορώ να πω τίποτα. Δεν θα μπορούσε να γίνει τίποτε το διαφορετικό. Ενώ είναι φτιαγμένη σε ένα «καταραμένο» μέρος είναι πραγματικά από όλες τις πλευρές άψογη. Αξίζει να σημειωθεί ότι στις ΗΠΑ έχει βραβευτεί με το πρώτο βραβείο τεχνικών, ενώ στις 13 Σεπτεμβρίου 2006 στην Βουδαπέστη στο συμπόσιο της IABSE (International Association for Bridge & Structural

Engineering), η Γέφυρά μας τιμήθηκε με το 7^ο κατά σειρά διεθνές βραβείο, στο οποίο ειπώθηκε, σύμφωνα με το άρθρο της εφημερίδας Η Καθημερινή 15/9/2006, ότι «η γέφυρα είναι ένα έργο με μνημειακό χαρακτήρα, μια κατασκευή που ξεχωρίζει χάρη στην πολυπλοκότητά, τη δύναμη και τη χάρη της». Όλα αυτά δείχνουν ότι η κατασκευή της Γέφυράς μας εξακολουθεί να συγκινεί τον επιστημονικό και τεχνικό κόσμο.

5) Το δημόσιο όταν πρώτο δημοπράτησε τα τρία μεγάλα έργα, λόγω έλλειψης εμπειρίας έκανε μία ανισόρροπη κατανομή ρίσκων κατά των ιδιωτών. Αυτό που τελικά κατάφερε ήταν να βγει κατά του, με αποτέλεσμα να επαναδιαπραγματευτεί με κατανομή ρίσκων σε όρους χειρότερους από αυτούς που θα μπορούσε να επιτύχει αν η αρχική κατανομή ήταν πιο δίκαιη. Για να κάνω έτσι πιο παραστατικό αυτό που συνέβη θα μου επιτρέψετε να χρησιμοποιήσω ένα παράδειγμα. Στην αρχική διαπραγμάτευση η κατανομή των ρίσκων θα έπρεπε να ήταν μοιρασμένη π.χ. 40 για το δημόσιο και 60 για τον ιδιώτη. Η κατανομή όμως των ρίσκων - RISK ALOCATION - που ξεκίνησε το δημόσιο ήταν 10 για το δημόσιο και 90 για τον ιδιώτη. Βλέποντας όμως ότι κάτι τέτοιο δεν πετύχαινε κατέληξε τελικά το δημόσιο να επιτύχει κατανομή ρίσκων, μπορούμε να πούμε, ότι η κατάληξη ήταν 50 για το δημόσιο και 50 για τον ιδιώτη. Βλέπουμε ότι η κατάληξη ήταν χειρότερη για το δημόσιο από αυτή που θα μπορούσε να έχει επιτύχει αν από την αρχή έκανε πιο δίκαιη κατανομή των ρίσκων.

6) Τραγικό λάθος είναι η καθυστερημένη εμφάνιση των τραπεζών. Οι τράπεζες πρέπει από την πρώτη κιόλας μέρα να εμφανίζονται. Με τον τρόπο αυτό κερδίζουμε σε χρόνο. Είναι κάτι σαν το λεγόμενο «ξηλωμένο πουλόβερ». Δηλαδή όταν οι τράπεζες μπήκαν καθυστερημένα απαίτησαν με τη σειρά τους κάποιες αλλαγές οι οποίες και έγιναν με αποτέλεσμα να χάνεται και άλλος χρόνος ο οποίος δεν θα χανόταν αν από την αρχή είχαν συμπεριληφθεί. Στην Ελλάδα όταν μπήκαν και οι τράπεζες, με τη σειρά τους απαίτησαν κάποια πράγματα με αποτέλεσμα να πάμε στην Βουλή χάνοντας πολύτιμο χρόνο.

7) Υπήρχε πάντα σύγκρουση Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και Υπουργείο Οικονομίας. Τα έργα όμως έγιναν. Πιθανόν να υπήρξαν καθυστερήσεις. Τώρα υπάρχει θεσμικό πλαίσιο για τα μικρά έργα (Ν. 3389/2005, έργα μέχρι 200 εκατ. Ευρώ) ενώ σχετικά για τα μεγάλα έργα αυτά

εξακολουθούν και πάνε στην Βουλή, όπως γινόταν μέχρι τώρα. Πρέπει να επισημάνω ότι τα έργα δεν δίνονται αδιαφανώς. Οι διαγωνισμοί αυτοί είναι διεθνείς και δεν μπορεί να υπάρξει αδιαφάνεια με κανέναν τρόπο.

8) Δεν το συμερίζομαι. Υπάρχουν αυτή τη στιγμή εικοσιτρείς (23) όμιλοι για τα έργα που γίνονται τώρα, όπου συμμετέχουν οι μεγαλύτερες κατασκευαστικές εταιρείες της Ευρώπης, καθώς είναι φυσικό θέλουν «κομμάτι από την πίτα». Στα έργα αυτά εμφανίζονται οι μεγαλύτερες ξένες τράπεζες. Τα έργα που αυτή τη στιγμή είναι σε εξέλιξη και συμμετέχουν οι όμιλοι είναι:

- ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ
- ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ε65), (μήκος 176 χλμ)
- ΣΚΑΡΦΕΙΑ – ΡΑΧΕΣ
- Α.Κ. ΣΥΝΔΕΣΗΣ Ε65 – ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ (Α.Κ. ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ)
- ΜΑΛΙΑΚΟΣ – ΚΛΕΙΔΙ, ΤΕΜΠΗ – ΣΚΟΤΙΝΑ (μήκος 26χλμ)
- ΜΑΛΙΑΚΟΣ – ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΕΜΠΩΝ & ΠΛΑΤΑΜΩΝΑΣ – ΚΛΕΙΔΙ
- ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ: ΑΝΤΙΡΡΙΟ-ΑΓΡΙΝΙΟ-ΑΡΤΑ-ΕΓΝΑΤΙΑ, (μήκος 196χλμ)
- ΑΘΗΝΑ – ΜΑΛΙΑΚΟΣ, ΣΧΗΜΑΤΑΡΙ – ΧΑΛΚΙΔΑ
- ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΠΑΤΡΑ – ΠΥΡΓΟΣ – ΚΑΛΟΝΕΡΟ – ΤΣΑΚΩΝΑ, (μήκος 290 χλμ)
- ΕΛΕΥΣΙΝΑ – ΚΟΡΙΝΘΟΣ
- ΤΡΙΠΟΛΗ – ΚΑΛΑΜΑΤΑ & ΛΕΥΚΤΡΟ – ΣΠΑΡΤΗ, (μήκος 100χλμ)
- ΚΟΡΙΝΘΟΣ – ΤΡΙΠΟΛΗ
- ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ

Όλα τα παραπάνω έργα⁵¹ είναι οι αυτοκινητόδρομοι του προγράμματος παραχώρησης με ανισόπεδους κόμβους.

9) Υπάρχουν ορισμένες ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες που συμμετέχουν στα μεγάλα έργα, αναμένεται ότι θα λάβουν μέρος και σε μικρά έργα. Επιπλέον στα μικρά

⁵¹ Στο Παράρτημα 2 επισυνάπτονται χάρτες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. – Ε.Υ.Δ.Ε. – Ο.Α.Π., καθώς και περισσότερες λεπτομέρειες για το έργο, όπως οι όμιλοι που συμμετέχουν ανά έργο, το ποσοστό συμμετοχής τους κ.ά.

έργα θα υπάρξει μεγαλύτερη συμμετοχή, καθώς τα μικρότερα έργα είναι πιο κοντά στις οικονομικές τους δυνατότητες.

10) Οι έλληνες ιδιώτες επενδυτές, για να επιτύχουν ακόμη πιο δυναμική παρουσία στο χώρο των μεγάλων έργων ΣΔΙΤ πρέπει αρχικά να έχουν καλύτερη ενημέρωση και καλύτερη προετοιμασία των επενδυτικών ευκαιριών που θα έρθουν, μιλάμε κυρίως για μικρά έργα ΣΔΙΤ. Απαραίτητο, επίσης, είναι να προσλάβουν συμβούλους που θα βοηθήσουν στη συμμετοχή τους στις διαγωνιστικές διαδικασίες αυτών των έργων τα οποία χαρακτηρίζονται ως πολύπλοκα και απαιτητικά.

11) Για να επιτύχουμε αποδοτικότερες ΣΔΙΤ στην Ελλάδα θα πρέπει να εφαρμοστεί με επιτυχία το νέο θεσμικό πλαίσιο. Με τον τρόπο αυτό θα έχουμε γρηγορότερα τα έργα, μη καθυστερήσεις των διαγωνισμών και δεν θα χρειάζεται να πηγαίνουν στην Βουλή για τα μικρά έργα. Για να έχουμε μεγαλύτερες ΣΔΙΤ είναι θέμα ύπαρξης κεφαλαίων από την πλευρά του δημοσίου – 4^ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης – για τα μεγάλα έργα.

12) Απ' ότι φαίνεται και από τις δημοσιεύσεις τα επόμενα έργα ΣΔΙΤ θα είναι για κοινωνική υποδομή. Την ημέρα Παρασκευή 8 Σεπτεμβρίου 2006, η Ελληνική Κυβέρνηση ενέκρινε τέσσερα επιπλέον έργα ΣΔΙΤ. Τα τέσσερα αυτά έργα θα έχουν αξία 498 εκατομμύρια Ευρώ. Πιο συγκεκριμένα:

- 31 σχολεία στην περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας, της Νότιας Ελλάδας, που ο προβλεπόμενος προϋπολογισμός τους ανέρχεται περίπου στα 160 εκατομμύρια Ευρώ.
- 100 εκατομμύρια Ευρώ, περίπου, θα δαπανηθούν για τρεις φυλακές, που θα είναι σύμφωνα με το Γαλλικό μοντέλο φυλακών και θα βρίσκονται στην Θεσσαλονίκη, τον Βόλο και την Κόρινθο.
- Επίσης 100 εκατομμύρια Ευρώ, περίπου, θα δαπανηθούν για την κατασκευή δύο Δικαστηρίων που θα βρίσκονται στην Πάτρα και το Ηράκλειο Κρήτης.
- Τέλος άλλα περίπου 100 εκατομμύρια Ευρώ θα δαπανηθούν για ένα κτίριο διοίκησης και για ένα αμφιθέατρο στο Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου.

Επιπρόσθετα τα έργα αυτά που αναφέραμε τα έχει εγκρίνει η Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ, με τη συμμετοχή των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών κ. Γ. Αλογοσκούφη ως Προέδρου, Ανάπτυξης κ. Δ. Σιούφα, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Μ. Γιαννάκου και Δικαιοσύνης κ. Α. Παπαληγούρα, καθώς και του Υφυπουργού Περιβάλλοντος – Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Θ. Ξανθόπουλου, και τα ενέταξε την ημέρα Τετάρτη 6 Σεπτεμβρίου 2006 στις διατάξεις του Νόμου 3389/2005 ως:

- Κατασκευή και συντήρηση δύο νέων δικαστικών μεγάρων.
- Κατασκευή και συντήρηση τριών νέων καταστημάτων κράτησης.
- Κατασκευή και συντήρηση κτιρίων του Πανεπιστημίου Κρήτης.
- Κατασκευή και τεχνική διαχείριση 31 νέων σχολικών μονάδων στην Περιφέρεια Μακεδονίας.

Στον κύριο Γ. Κωτσορίδη λόγω της ειδικότητάς του και της μεγάλης εμπειρίας που διαθέτει σε θέματα ΣΔΙΤ τέθηκαν και δύο επιπλέον ερωτήσεις πέρα του ερωτηματολογίου οι οποίες και απαντήθηκαν.

Ερώτηση:

1) Σε τι έκταση, στην ελληνική εμπειρία, υπάρχει στις τράπεζες στα ΣΔΙΤ; Σε τι βαθμό έχουν εμπλακεί οι Ελληνικές Τράπεζες;

Απάντηση:

Οι Ελληνικές Τράπεζες που έχουν εμπλακεί σε θέματα ΣΔΙΤ είναι η Εθνική Τράπεζα, η Eurobank, η Αρληα Τράπεζα Πίστεως, η Εμπορική Τράπεζα και η Τράπεζα Πειραιώς. Την μεγαλύτερη δραστηριότητα από αυτές τις Τράπεζες την έχει η Εθνική Τράπεζα και η Eurobank. Η Εθνική Τράπεζα και η Eurobank συμμετείχαν στη χρηματοδότηση της Ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου και της Αττικής Οδού. Επιπλέον η Εθνική Τράπεζα είναι χρηματοοικονομικός σύμβουλος του Δημοσίου και υπήρξε σύμβουλος σε όλα τα έργα: Αττική Οδός, Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου, Μετρό Θεσσαλονίκης και σε άλλα 7 οδικά έργα. Η Eurobank ήταν και είναι ακόμη σύμβουλος χρηματοδότησης για λογαριασμό ιδιωτών στην υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης, Μαλιακός – Κλειδί και Ιόνια Οδός. Τέλος οι υπόλοιπες τράπεζες, η Αρληα Τράπεζα Πίστεως, η Εμπορική Τράπεζα και η Τράπεζα Πειραιώς εκτιμάτε ότι θα έχουν ενεργή

συμμετοχή σαν σύμβουλοι ή σαν χρηματοδότες για έργα ΣΔΙΤ που θα υλοποιηθούν με τον καινούργιο νόμο.

Ερώτηση:

2) Υπάρχουν δυσκολίες ή δισταγμοί για συμμετοχή των Ελληνικών Τραπεζών στα ΣΔΙΤ;

Απάντηση:

Πρέπει να σας πω ότι δεν υπάρχει εμπειρία. Λογικά δεν θα πρέπει να υπάρχουν δισταγμοί αν μέσα σε αυτές τις τράπεζες δημιουργηθούν μονάδες που θα μπορούν να αξιολογούν τα αιτήματα για αυτό το πολύπλοκο εργαλείο χρηματοδότησης που ονομάζεται ΣΔΙΤ.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

1) Η επιλογή των έργων ή των υπηρεσιών, που θα γίνουν με τη διαδικασία των ΣΔΙΤ, γίνεται ανάλογα με το τι ιεράρχηση θα γίνει. Το Υπουργικό Συμβούλιο, το Υπουργείο Οικονομικών μαζί με την Περιφέρεια αποφασίζουν. Η ιεράρχηση γίνεται σύμφωνα με την ανάγκη και την ανταποδοτικότητα.

2) Θα πρέπει να τονίσω ότι ο νόμος για τα ΣΔΙΤ είναι νέος και είναι σχετικά νωρίς για να μπορέσουμε να κρίνουμε. Σε περίπου 2 με 3 χρόνια θα δούμε τι θα γίνει. Εκτιμώ πάντως ότι θα έχει καλή εφαρμογή.

3) Οποσδήποτε το είπαμε και παραπάνω. Η επιλογή των έργων ΣΔΙΤ θα πρέπει να γίνεται με βάση τη βιωσιμότητα και την αναγκαιότητα του έργου. Η κοινωνική ανάγκη θα πρέπει να μελετάτε από την πλευρά του δημοσίου ενώ ο ιδιώτης κοιτά το δικό του συμφέρον.

4) Θα μπορούσα να πω ότι και τα τρία έργα είναι ιδιαίτερα επιτυχημένα. Οι μέτοχοι που «μπήκαν» σε αυτά είναι πολύ ικανοποιημένοι. Τώρα για το αν θα μπορούσε να γίνει κάτι

παραπάνω σε αυτά ή αν το θα έπρεπε να έχει αποφευχθεί κάτι είναι ένα ιδιαίτερα τεχνικό θέμα και δεν είμαι εγώ ο αρμόδιος να το απαντήσω.

5) Γενικά, μέσες άκρες μπορούμε να πούμε ότι είναι εντάξει. Είναι θέμα ανταγωνιστικών διαδικασιών. Δεν μπορείς να επιβάλλεις τους όρους. Οι όροι πρέπει να προσελκύουν τους ενδιαφερόμενους και όχι να τους διώχνουν.

6) Λυπάμαι αλλά δεν είμαι εγώ ο αρμόδιος να το απαντήσω αυτό καθώς είναι θέμα πολύ τεχνικής φύσης.

7) Αυτό το θέμα έχει λυθεί. Δεν υπάρχουν συγκρούσεις μεταξύ των Υπουργείων αυτών. Υπάρχει απόλυτη αρμονία και συνεργασία μεταξύ τους. Είναι κατανοητό, θα ήθελα να προσθέσω, ότι όσο πιο κατακερματισμένες είναι οι αρμοδιότητες τόσο χρόνος χάνεται.

8) Δεν μπορώ να υποστηρίξω ότι η Ελλάδα δεν προσελκύει ξένους επενδυτές. Η Ελλάδα προσελκύει τους ξένους επενδυτές. Εδώ παίζει και μεγάλη σημασία ότι ο νόμος για τα ΣΔΙΤ είναι καινούργιος ακόμη.

9) Έχουμε μεγάλες Ελληνικές Εταιρείες οι οποίες αναλαμβάνουν μεγάλα έργα υποδομής. Παράδειγμα είναι ότι τέτοιες Ελληνικές εταιρείες έχουν κάνει αισθητή την παρουσία τους σε τέτοια έργα στον Αραβικό - Περσικό Κόλπο.

10) Οι Έλληνες ιδιώτες επενδυτές πρέπει να δείξουν επιμέλεια, να παρακολουθήσουν την αγορά και να κυνηγήσουν τη δουλειά με πάθος.

11) Πρέπει να τονίσω ότι έχουν γίνει αυτού του είδους οι ρυθμίσεις.

12) Οι επόμενες ΣΔΙΤ δεν έχουν συγκεκριμένο στόχο. Οι επόμενες που θα γίνουν στην Ελλάδα θα περιέχουν απ' όλα, ανάλογα με το ενδιαφέρον που θα δείξουν οι ιδιώτες.

ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ

Προσπαθώντας να κάνουμε ένα σχολιασμό στα λεγόμενα των δύο ερωτούμενων, θα πρέπει να τονίσουμε ότι είναι οι πλέον αρμόδιοι να απαντήσουν στις ερωτήσεις. Μία πρώτη επισήμανση είναι ότι και ο κ. Π. Δούκας και ο κ. Γ. Κώτσορίδης συμφώνησαν σε όλα. Και οι δύο συμφωνούν ότι οι Ελληνικές επιχειρήσεις είναι πλέον έτοιμες να συμμετάσχουν σε μεγάλα έργα ΣΔΙΤ με σκληρή δουλειά από την πλευρά τους και κατάλληλη προετοιμασία, και ότι οι ξένοι επενδυτές προτιμούν την Ελλάδα για επενδύσεις με μεγάλο ανταγωνισμό μεταξύ τους. Ακόμη συμφωνούν ότι τα τρία μεγάλα έργα ΣΔΙΤ που έγιναν στην χώρα μας είναι εξαιρετικά επιτυχημένα. Και οι δύο ερωτηθέντες συμφώνησαν, ακόμη, ότι τα έργα που θα επιλέγονται με τη διαδικασία των ΣΔΙΤ πρέπει να χαρακτηρίζονται από ανταποδοτικότητα και βιωσιμότητα. Το ίδιο ισχύει και για την πορεία υλοποίησης τέτοιων έργων. Επιπλέον συμφώνησαν ότι το Δημόσιο είναι αυτό που πρέπει να μελετά για τη βιωσιμότητα και την αναγκαιότητα των έργων και ότι πρέπει να υπάρχει συνδυασμός μελετών και από την πλευρά των ιδιωτών και από την πλευρά του δημοσίου. Τέλος υπήρχε ταύτιση απόψεων ότι πλέον δεν υπάρχουν συγκρούσεις μεταξύ των Υπουργείων που εμπλέκονται στις Συμβάσεις Παραχώρησης, αφού κάτι τέτοιο θα οδηγούσε σε μη επιθυμητά αποτελέσματα και ότι όλα γίνονται με πλήρη διαφάνεια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η διεθνής εμπειρία έχει αποδείξει ότι μέσω των ΣΔΙΤ είναι δυνατή η παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών και αγαθών, που ικανοποιούν τις απαιτήσεις των πολιτών, με τρόπο οικονομικά αποδοτικό και αποτελεσματικό. Η συνεργασία δημοσίου και ιδιωτικού τομέα μπορεί να προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα, διατηρώντας παράλληλα τους στόχους του δημοσίου συμφέροντος.

Παρά ταύτα, η χρησιμοποίηση των ΣΔΙΤ δεν θα πρέπει να παρουσιάζεται ως η μοναδική λύση για το δημόσιο τομέα. Οι οικονομικές και οργανωτικές επιλογές για τον τρόπο υλοποίησης κάθε έργου πρέπει να παρουσιάζουν πραγματική προστιθέμενη αξία σε σχέση με άλλες επιλογές, προκειμένου να προωθηθούν σε εφαρμογή. Άλλωστε, η εξοικονόμηση ή/ και διεύρυνση των διαθέσιμων πόρων, δεν αποτελεί τον μοναδικό επιδιωκόμενο στόχο από την ανάπτυξη και εφαρμογή των ΣΔΙΤ. Για να επιτευχθούν οι στόχοι, είναι απαραίτητο οι σχέσεις μεταξύ του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα στο πλαίσιο των ΣΔΙΤ να πραγματοποιηθούν με τέτοιο τρόπο, ώστε οι δραστηριότητες των ΣΔΙΤ και οι κίνδυνοι που σχετίζονται με αυτές να επιμερίζονται μεταξύ των δύο μερών με βάση τη δυνατότητα καθ ενός εξ αυτών να τις χειρισθούν και να τις ελέγξουν αποτελεσματικότερα για την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των δεξιοτήτων, ικανοτήτων και εμπειριών τους, προς το στόχο.

8.1 Η αποτελεσματικότητα της ιδιωτικής συμμετοχής στις υποδομές και η ανάγκη ρυθμίσεων.

Βασικό θέμα των ιδιωτικοποιήσεων των υποδομών είναι η πολυσυζητημένη αποτελεσματικότητα της ιδιωτικής παρέμβασης. Σίγουρα θα υπάρξει κάποια ανακατανομή βαρών και ωφελειών. Ειδικότερα οι άμεσα χαμένοι είναι οι συνδικαλισμένοι εργαζόμενοι των δημοσίων επιχειρήσεων, ενώ σε αντίθεση με αυτούς θα μπορούσαν να κερδίσουν οι άνεργοι που θα βρουν δουλειά σε ενδεχόμενη αύξηση της απασχόλησης χάρη στη βελτίωση της ανταγωνιστικής εικόνας που θα αποκτήσει η συγκεκριμένη χώρα, αλλά και οι χρήστες των υποδομών. Σε κάθε περίπτωση μπορεί να

είναι διαφορετικοί οι χαμένοι (για παράδειγμα οι ιδιοκτήτες γης σε περίπτωση απαλλοτριώσεων) και οι ωφελημένοι, ανάλογα με τις πραγματικές συνθήκες του έργου και το συμβατικό πλαίσιο. Ανάμεσα στους κερδισμένους είναι και οι φορολογούμενοι που επιβαρύνονται με λιγότερους φόρους και οι επενδυτές στο μέτρο που τους επιτρέπεται να πραγματοποιούν μονοπωλιακά κέρδη ή ακόμη και να βελτιώνουν τη σύνθεση του επενδυτικού χαρτοφυλακίου τους.

Σε παραδείγματα ιδιωτικής συμμετοχής στις ΗΠΑ (δρόμοι με διόδια και διάθεση αποβλήτων), οι ιδιώτες είναι γενικά καλύτεροι στην οργάνωση της παραγωγής και στο χειρισμό διαφόρων στοιχείων του κόστους, π.χ. απαλλοτριώσεις, αν δεν υπάρχουν περιπλοκές που δεν μπορούν να χειριστούν.

Σχετικά με την τιμολογιακή πολιτική οι ιδιωτικοί φορείς μπορεί να είναι περισσότερο ικανοί στην τιμολόγηση των προσφερόμενων υπηρεσιών αλλά δεν πρέπει να διαθέτουν μονοπωλιακή δύναμη. Όμως και οι ρυθμιστικές παρεμβάσεις σχετικά με τις τιμές που είναι συνήθως αναγκαίες ενδέχεται να στρεβλώσουν τα οικονομικά δεδομένα και με τη σειρά τους τα οφέλη της ιδιωτικής παρέμβασης

Δεν μπορούμε λοιπόν να έχουμε μια γενική απάντηση για τα αποτελέσματα της εμπλοκής των ιδιωτών, η απάντηση που θα μπορούσαμε ίσως να δώσουμε είναι διαφορετική ανάλογα με το συγκεκριμένο έργο. Είναι δεδομένο ότι η ιδιωτική συμμετοχή στη χρηματοδότηση και λειτουργία των υποδομών καταλήγει σε ανακατανομή ωφελειών και βαρών μεταξύ των διαφόρων κοινωνικών ομάδων που εμπλέκονται έμμεσα ή άμεσα. Γενικότερα θα μπορούσαμε να γενικεύσουμε ότι η ιδιωτικοποίηση των υποδομών συμφέρει στην περίπτωση που η προσδοκώμενη αποτελεσματικότητα του όλου εγχειρήματος φαίνεται σημαντική και οι ιδιώτες δεν έχουν μονοπωλιακή δύναμη, οπότε και τα οφέλη που προκύπτουν είναι περισσότερα και διαχέονται ευρύτερα, περνώντας και στους χρήστες. Η αποτελεσματικότητα εκτιμάται ότι μπορεί να είναι μεγαλύτερη στην περίπτωση διάθεσης αποβλήτων σε σύγκριση με τους αυτοκινητοδρόμους, καθώς η απαιτούμενη τεχνολογία και συνθετότητα των εγκαταστάσεων επιτρέπουν την ανάδειξη των πλεονεκτημάτων των ιδιωτών

επιχειρηματιών. Ίσως το σημαντικότερο όφελος της εμπλοκής του ιδιωτικού τομέα προκύπτει από την πίεση που ασκείται έμμεσα στις αρμόδιες αρχές για εκλογίκευση των αποφάσεων σχετικά με τις δαπάνες και τη φορολογία σύμφωνα με τα οικονομικά κριτήρια.

Ας μην ξεχνάμε στο σημείο αυτό, ότι το μεγάλο κόστος της υποδομής πολλές φορές βάζει σε δεύτερη μοίρα κάποια ερωτήματα για την υποδομή, όπως κάποιες επιλογές που συνεπάγονται κόστη και οφέλη μη χρηματικά και με το πρόβλημα της κατανομής τους. Τέτοια θέματα είναι η χωροθέτηση, για παράδειγμα, των έργων, επιλογές σε σχέση με το περιβάλλον, όπως και άλλες παρεμβάσεις του Δημοσίου σε σχέση με την ανάμειξη των ιδιωτών. Το Δημόσιο από την πλευρά του θα πρέπει να προβληματισθεί για τις ιδιαιτερότητες κάθε έργου, σε σχέση με την ανταγωνιστικότητα της αγοράς στην παραγωγή και παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών, τα σχετικά οφέλη που μπορούν να παρέχουν οι ιδιώτες, τα περιβαλλοντικά προβλήματα και τις εξωτερικές οικονομίες που θα προκύψουν, όπως και τις αναμενόμενες ανακατανομές βαρών και ωφελημάτων, ενόψει των ιδιωτικοποιήσεων. Επίσης θα πρέπει να μην αγνοεί ότι η εμπλοκή των ιδιωτών θα πρέπει να είναι συμπληρωματική και δεν θα πρέπει να καταλήξει σε περιορισμό των συνολικών επενδύσεων σε υποδομές. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονίσουμε ότι ό,τι ισχύει για το σύνολο των οικονομιών ή για μια μεγάλη ανεπτυγμένη χώρα όπως οι ΗΠΑ, δεν ισχύει αναγκαστικά για μια μικρή χώρα που διαθέτει περιορισμένα εσωτερικά κεφάλαια και προσπαθεί να επιταχύνει την ανάπτυξή της προσελκύοντας κεφάλαια από το εξωτερικό και μάλιστα για μακροχρόνιες τοποθετήσεις.

Η ιδιωτική συμμετοχή δεν θα πρέπει, λοιπόν, να αποτελεί ένα άλλοθι για τη μείωση των δημοσίων επενδύσεων. Αυτή η διατήρηση των επενδύσεων, τουλάχιστον ως προς το είδος των έργων, έστω και με ιδιωτικά κεφάλαια κάποιες φορές είναι δυνατόν να καταλήξει να είναι απαραίτητη. Η συμμετοχή των ιδιωτών πρέπει να χρησιμοποιείται και για να γίνει υπέρβαση των αδυναμιών του εκάστοτε προϋπολογισμού. Επειδή στην προσπάθεια συγκράτησης των δαπανών του Δημοσίου, οι επενδυτικές δαπάνες δεν τυχαίνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης από ότι οι καταναλωτικές, γίνεται αναγκαία η στροφή στην ιδιωτική χρηματοδότηση των παραδοσιακών δημόσιων επενδύσεων.

Κάποιοι υποστηρίζουν ότι υπό ορισμένες συνθήκες οι ρυθμίσεις στις συμβάσεις παραχώρησης έργων υποδομών πάγιας κεφαλαιακής δέσμευσης (δρόμοι, αεροδρόμια, τούνελ της Μάγλης) παρέχουν κίνητρα για υποεπένδυση εκ μέρους των ιδιωτών συμβασιούχων χωρίς να διαθέτουν επαρκή τεκμήρια για το εάν πράγματι αυτό συνέβαινε στην πράξη.

8.2 Συμπεράσματα

Η συγχρηματοδότηση αποτελεί ένα χρήσιμο εργαλείο οικονομικής ανάπτυξης που απελευθερώνει κρατικούς πόρους και ελαφρύνει τα ελλείμματα του προϋπολογισμού. Ξεκινώντας από τη Βρετανία στα μέσα της δεκαετίας του '80 αλλά κυρίως από τα μέσα της δεκαετίας του '90 οι ΣΔΙΤ αποκτούν στρατηγική σημασία στην κατασκευή δημοσίων έργων και παροχή δημοσίων υπηρεσιών σε μια σειρά χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας με παραδείγματα όπως το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος και την Αττική Οδό. Όπως αποδεικνύει η εμπειρία από τη χρησιμοποίηση των ΣΔΙΤ, αυτές αποτελούν ένα πολύτιμο εργαλείο της οικονομικής ανάπτυξης μας, μιας και βοηθούν, από την μια μεριά στην κατασκευή και διαχείριση δημοσίων έργων και την παροχή δημοσίων υπηρεσιών με αποτελεσματικό τρόπο και από την άλλη απελευθερώνουν κρατικούς πόρους ελαφρύνοντας τα ελλείμματα του προϋπολογισμού.

Στη χώρα μας μέχρι πρόσφατα, η δημιουργία τέτοιων συμπράξεων αντιμετώπιζε το πρόβλημα της έλλειψης ενός πλήρους θεσμικού πλαισίου που να διέπει τις συμπράξεις αυτές. Παρόλα αυτά η επικείμενη ψήφιση του νομοσχεδίου για τα ΣΔΙΤ δεν σημαίνει και αυτόματα και την επίλυση των προβλημάτων που ενδέχεται να αντιμετωπίσουν οι ΣΔΙΤ στην Ελλάδα. Η εμπειρία των Ευρωπαϊκών χωρών στις ΣΔΙΤ, στις οποίες υπάρχει νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο για την υλοποίηση ΣΔΙΤ αναδεικνύει τους παρακάτω κρίσιμους παράγοντες για την επιτυχία των ΣΔΙΤ:

Στρατηγικός Σχεδιασμός των ΣΔΙΤ

Ιεράρχηση των Έργων

Μεγιστοποίηση της σχέσης Αξίας - Κόστους (Value for Money)

Οριοθέτηση των Έργων – Αποδοχή από Τραπεζικά Ιδρύματα (Bankability)

Εκτίμηση Μακροπρόθεσμου Κόστους των Έργων

Βελτιστοποίηση του Επιμερισμού του Ρίσκου

Κτήση των Πνευματικών Δικαιωμάτων των Έργων

Βέλτιστη Διαχείριση των ΣΔΙΤ από το Δημόσιο

Σύσταση Κατάλληλων Ομάδων Εργασίας από το Δημόσιο

Οι προαναφερθείσες προϋποθέσεις αποτελούν τις πιο σημαντικές παραμέτρους για την επιτυχή εφαρμογή των ΣΔΙΤ στη χώρα μας και ειδικά σε τομείς πολύ ευαίσθητους για την εξυπηρέτηση του πολίτη (για παράδειγμα έργα στον τομέα της Υγείας κ.ά.), αλλά και σε τομείς υψηλού επιπέδου τεχνογνωσίας. Επομένως η στρατηγική επιλογή του σωστού έργου υπό τις πλέον πρόσφορες συνθήκες και η σωστή επιλογή και χρήση συμβούλων με διεθνή εμπειρία στο χώρο των ΣΔΙΤ συντελεί με αποφασιστικό τρόπο στη δημιουργία των απαραίτητων συνθηκών επιτυχίας τέτοιων συμπράξεων για τον ιδιώτη εταίρο και τον Δημόσιο τομέα.

Από την πλευρά της Ειδικής Επιτροπής Εμπειρογνομόνων για τα Δημόσια έργα από την πλευρά του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών είχαν προταθεί τα εξής: η συγκρότηση του κατάλληλου μηχανισμού που θα διαχειρισθεί και θα διοικήσει (project management) τις σχετικές διαδικασίες, που αφορούν σε όλους τους εμπλεκόμενους Φορείς.

Η εξάπλωση των ΣΔΙΤ μπορεί να επιταχυνθεί εφόσον δοθεί η δυνατότητα να ανατεθούν έργα από δημόσιους φορείς όπως και από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης και επιπλέον σε πεδία όπως η εκπαίδευση με τη χρήση της πληροφορικής κ.ά. Στην Βρετανία η οποία υπήρξε η πρωτοπόρος χώρα όσον αφορά την υλοποίηση των ΣΔΙΤ, οι ΣΔΙΤ άρχισαν ως μία κεντρική κυβερνητική πρωτοβουλία και συνεχίστηκαν σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο με κεντρικό φορέα την Τοπική Αυτοδιοίκηση και εκτεταμένες εφαρμογές, πέραν των μεταφορών, στον τομέα της Παιδείας, της Υγείας, της Δικαιοσύνης (π.χ. φυλακές), της Ύδρευσης, των Απορριμμάτων, της Ενέργειας κ.ά.

Στο σημείο αυτό είναι σκόπιμο να προβάσουμε τα θετικά αλλά και τα αρνητικά των συμβάσεων παραχώρησης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Ξεκινώντας από τα θετικά συμπεράσματα μπορούμε να πούμε ότι οι ΣΔΙΤ θα πρέπει να έχουν στόχο τη βελτίωση της ποιότητας και ποσότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Προχωρώντας ένα βήμα παραπέρα πρέπει να επισημάνουμε την επέκταση της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στην υλοποίηση υπηρεσιών και όχι μόνο έργων οικονομικής υποδομής, είτε με τη μορφή του *παροχέα υπηρεσιών* (Πρωτοβουλία Ιδιωτικής Χρηματοδότησης) προς το Δημόσιο είτε με τη μορφή του *συνεργαζόμενου φορέα-εταίρου* (Συνεργασία Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα-Public Private Partnership-PPP) στην υλοποίηση υπηρεσιών και τη διαχείριση εγκαταστάσεων.

Αυτές οι μορφές συνεργασίας Δημόσιου-Ιδιωτικού Τομέα στην παροχή Υπηρεσιών (PFI) πραγματοποιούνται σε πολλές χώρες με πρωτοπόρο την Μεγάλη Βρετανία, έχοντας την δυνατότητα και την ευελιξία να χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή και λειτουργία μικρότερων περιφερειακών έργων (π.χ. μαρίνες ελλιμενισμού). Αυτού του είδους οι συνεργασίες επιπλέον αφορούν την παροχή, συντήρηση, αλλά και λειτουργία των κτιριακών εγκαταστάσεων για σχολεία, νοσοκομεία, φυλακές και άλλες υποστηρικτικές υπηρεσίες με μακροχρόνια συμβόλαια, όπου οι πληρωμές του δημόσιου τομέα προς τον ανάδοχο – ιδιώτη κατανέμονται στην περίοδο σύμβασης (π.χ. 30 χρόνια) με την προϋπόθεση ότι η ποσότητα και η ποιότητα των υπηρεσιών να διατηρείται στο επίπεδο που έχει προσδιοριστεί στη Σύμβαση καθ' όλη τη διάρκειά της.

Η Συνεργασία μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, μπορεί ακόμη να αποτελέσει μια βασική στρατηγική για να θερμάνει την οικονομία, τονώνοντας το ρυθμό ανάπτυξης, αλλά και δημιουργώντας ανταγωνιστικές συνθήκες. Επίσης αυτή η μέθοδος έχει τη δυνατότητα να λύσει το πρόβλημα των υποδομών, να προσελκύσει ιδιωτικές επενδύσεις και να δώσει διέξοδο στον κατασκευαστικό κλάδο. Γίνεται, επιπλέον, ευκολότερη και πιο εφικτή η εξεύρεση και η συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων που είναι απαραίτητα για την πραγματοποίηση των μεγάλων έργων, τα οποία αδυνατούν να καλύψουν επαρκώς τα δημόσια έσοδα. Επιπρόσθετα το κράτος έχει τη δυνατότητα μη επιβολής νέας φορολογίας, καθώς για την κατασκευή του έργου καλούνται να πληρώσουν οι χρήστες

της υποδομής μέσω των τελών χρήσης. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η επιβολή επιπλέον φορολογικών. Η μέχρι τώρα ανάληψη συγχρηματοδοτούμενων έργων στην Ελλάδα έχει δείξει ότι οι Συμβάσεις Παραχώρησης επιταχύνουν την κατασκευή των μεγάλων έργων υποδομής χωρίς να απαιτείται η δέσμευση κρατικών κονδυλίων, με αποτέλεσμα να μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε άλλους τομείς. Ακόμη τα κεφάλαια των ιδιωτών αποτρέπουν το κράτος από την καταφυγή του στον εξωτερικό δανεισμό στην προσπάθειά του για την εξεύρεση κεφαλαίων για την επένδυση. Σημαντικό ακόμη θετικό στοιχείο των συμβάσεων παραχώρησης είναι και η έγκαιρη αποπεράτωση του έργου, καθώς η ιδιωτική κατασκευάστρια εταιρεία έχει ισχυρό κίνητρο να ολοκληρώσει όσο πιο γρήγορα μπορεί το έργο αυτό, γιατί θα έχει και περισσότερο χρόνο εκμετάλλευσής του μέσα στο χρόνο που έχει οριστεί η παραχώρησή του.

Ακόμη το δημόσιο έχει τη δυνατότητα να επιτύχει με τις Συμβάσεις Παραχώρησης τη μεταβίβαση της ευθύνης για το κόστος και το χρόνο που απαιτούνται για την εκτέλεση μεγάλων έργων υποδομής στους ιδιώτες. Ακόμη έχει θετικά αποτελέσματα στην απόκτηση τεχνογνωσίας και εμπειρίας σε όλες τις φάσεις του έργου. Η εμπειρία αυτή είναι επόμενο να χρησιμοποιηθεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο σε επόμενο μεγάλο έργο που θα αναληφθεί.

Πλέον είναι κατανοητά τα πλεονεκτήματα για την οικονομία από την εφαρμογή αυτής της μεθόδου. Έτσι δημιουργούνται υποδομές και υπηρεσίες στον πολίτη που δεν θα υπήρχαν διαφορετικά, επιτυγχάνεται ενδυνάμωση του ρυθμού ανάπτυξης της οικονομίας, αυξάνεται η διαφάνεια λειτουργίας του κράτους και του κρατικού προϋπολογισμού στη χρηματοδότηση δαπανών. Ακόμη εξοικονομούνται πόροι για άλλες κρατικές δράσεις, όπως η παιδεία, η υγεία, η ανάπτυξη της περιφέρειας, βελτιώνεται η ποιότητα των υπηρεσιών προς τους πολίτες, ενισχύεται και επεκτείνεται η λειτουργία της κεφαλαιαγοράς με γενικότερες ευνοϊκές επιδράσεις στην οικονομία. Από τα βασικά πλεονεκτήματα είναι ότι τα έργα τελειώνουν γρήγορα παρέχοντας υπηρεσίες στους πολίτες και εξασφαλίζοντας τη συνεχή τους συντήρηση και ικανοποιητική τους λειτουργία.

Προχωρώντας στα *αρνητικά* συμπεράσματα για τις συμβάσεις παραχώρησης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, συναντάμε ότι βασικό μειονέκτημα των Συμβάσεων Παραχώρησης είναι το αρχικό υψηλό τους κόστος το οποίο είναι ιδιαίτερα ακριβό, παρά το γεγονός ότι το κόστος λόγω της Σύμβασης στη συνέχεια δεν μπορεί να αλλάξει. Αρνητικό ακόμη είναι το αυξημένο κόστος χρήματος, λόγω της πολλαπλής μεσολάβησης τόσο ως προς την άντληση των κεφαλαίων όσο και στην εξασφάλιση των εγγυήσεών τους. Ο παραχωρησιούχος, που στις περισσότερες περιπτώσεις είναι κοινοπραξία κατασκευαστικών εταιρειών, για να μπορέσει να συμμετέχει στη χρηματοδότηση, εκτός από τα δάνεια που θα συνάψει για τη χρηματοδότηση του έργου, θα προσφύγει και σε τραπεζικό δανεισμό για την εξασφάλιση των ιδίων κεφαλαίων του με το όποιο κόστος επιβαρύνει τελικά το έργο. Το κόστος διογκώνεται επιπλέον με τις μεσολαβήσεις για την εξασφάλιση των δανείων, καθώς και τις εγγυήσεις τους που πάλι δύνονται από τις τράπεζες.

Επιπλέον ακόμη και το αυτό καθαυτό ποσοστό συμμετοχής των ιδίων κεφαλαίων του Ελληνικού Δημοσίου εξακολουθεί στο σύνολο των Συμβάσεων Παραχώρησης να παραμένει αρκετά υψηλό.

Με τον τρόπο που εφαρμόζονται σήμερα οι Συμβάσεις Παραχώρησης στην Ελλάδα⁵² δεν αποτελεί αποτελεσματική πρακτική, δεδομένου του υψηλού ποσοστού συμμετοχής των δημοσίων κεφαλαίων, της παροχής εγγυήσεων που κοστίζουν από το μέρος του δημοσίου και των αυξημένων υποχρεώσεών του γενικότερα. Έχουμε λοιπόν:

- Ανεπάρκεια οικονομικών πόρων του Δημοσίου για διεκπεραίωση αυτών των πολυδάπανων έργων.
- Η διάθεση του κράτους να ενισχύσει την ιδιωτική συμμετοχή στην ανάπτυξη της υποδομής.

⁵² Σύμφωνα με την πρακτική εφαρμογή της Συγχρηματοδότησης αποτελεί ουσιαστικά παραχώρηση στον ιδιωτικό τομέα, για την ανάπτυξη και εκμετάλλευση των έργων για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα που σε περίπτωση που υπήρχε επάρκεια κονδυλίων από την πλευρά του Δημοσίου, θα αποτελούσαν έργα του Δημοσίου τομέα εξολοκλήρου.

- Αποδέσμευση πόρων του δημοσίου, ώστε να χρησιμοποιηθούν σε άλλους τομείς.

Υπάρχουν και προβλήματα, καθώς και δυσλειτουργίες στην εφαρμογή των συμβάσεων, δεδομένου ότι δεν υπάρχει ένα κοινό νομοθετικό πλαίσιο που να εφαρμόζεται στα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα διευκόλυνε τους διακανονισμούς σε επίπεδο ένωσης ή να εκδίδονται οδηγίες. Τίθεται λοιπόν θέμα ανάγκης επιτάχυνσης διαδικασιών εναρμόνισης του νομοθετικού πλαισίου και των συνθηκών εργασίας με αυτά που ισχύουν στα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ακόμη και για τους τεχνικούς ειδικότερα θα πρέπει να έχουν έγκαιρη ενημέρωση και οργάνωση, ώστε να μπορούν να συμμετάσχουν ισότιμα σε όλες τις χώρες της Ένωσης.

Αν αναρωτηθούμε για το τι πρέπει να γίνει από εδώ και πέρα, σημειώνουμε ότι η Ελλάδα αποτελεί αγορά στην οποία ο θεσμός των ΣΔΙΤ μπορεί να αναπτυχθεί και να καλύψει τις ανάγκες σε βασικές υποδομές. Η κατάρτιση στρατηγικού σχεδίου κρίνεται αναγκαία και αποτελεί καθαρά πολιτική επιλογή. Δεν φαίνεται ακόμη, να απαιτείται η κατάρτιση ενός ενιαίου και συγκεκριμένου θεσμικού πλαισίου για τις ΣΔΙΤ, εφόσον η κοινοτική νομοθεσία δίνει στον Επενδυτή σημαντικά περιθώρια διατύπωσης των ιδιαιτεροτήτων και των αναγκών κάθε ΣΔΙΤ. Στη διάρκεια των τελευταίων μηνών έχουν υπάρξει ορισμένες νομοθετικές ρυθμίσεις ή αναμένεται να δρομολογηθούν και με τον κατάλληλο συντονισμό θα δημιουργήσουν συνθήκες για την προσέλκυση επενδυτών. Ο συντονισμός κρίνεται απαραίτητος, ώστε να μην υπάρχουν αποσπασματικές ρυθμίσεις που θα μπορούσαν να δημιουργήσουν σύγχυση στην αγορά. Πραγματικότητα αποτελεί η ανάγκη έργων υποδομής ιδιαίτερα στην περιφέρεια. Απαιτείται ακόμη, η δημιουργία συνεργιών για τη δημιουργία ενός φορέα - εργαλείου γνώσης, ο οποίος θα παρέχει τεχνογνωσία και συμβουλευτικές υπηρεσίες στις περιπτώσεις που αυτές δεν θα υπάρχουν. Ο φορέας θα πρέπει να ασκεί αποκλειστικά και μόνο συμβουλευτικές υπηρεσίες και όχι ελεγκτικές. Πρέπει να δοθεί βάρος στην προετοιμασία και στην ωριμότητα μιας ΣΔΙΤ και ειδικότερα στον αρχικό προσδιορισμό της βιωσιμότητας και της αρχικής αξιολόγησης των κινδύνων ώστε ο Κύριος του Έργου να μην βρεθεί απροετοίμαστος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημόσιου – Ιδιωτικού τομέα: «*Εγχειρίδιο για την υλοποίηση έργων και υπηρεσιών μέσω ΣΔΙΤ*», Αθήνα Ιούνιος 2006.
2. ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ, Τεύχος Πρώτο, Αρ. Φύλλου 232: «*ΝΟΜΟΣ ΥΠ. ΑΡΙΘΜ. 3389, Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα*», Αθήνα 22 Σεπτεμβρίου 2005.
3. ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ στο σχέδιο νόμου «*Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα*», Αθήνα 3 Αυγούστου 2005.
4. ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ, ΘΕΜΑ: «*Σχεδιασμός και Υλοποίηση Έργων Μέσω Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.)*», Αθήνα Μάρτιος 2005.
5. ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ, ΘΕΜΑ: «*ΔΟΜΗ, ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΓΧΩΡΙΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΚΛΑΔΟΥ*», Δεκέμβριος 2004.
6. ΕΘΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, ΤΜΗΜΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, Ιωαννίδης Σωκράτης, ΘΕΜΑ: *ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ – ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ, Υπόεργο: Η περίπτωση της Ζεύξης του Ρίου Αντίρριου*, ΑΘΗΝΑ 2003
7. ΕΘΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, ΤΜΗΜΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, Φραγκομιχαλού Παναγιώτα, ΘΕΜΑ: *ΝΕΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ: ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, ΣΕΜΙΝΑΡΙΟ: Δημόσιες Πολιτικές σε Εθνικό και Ενωσιακό Επίπεδο*, ΑΘΗΝΑ 2003.

8. ΕΘΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, ΤΜΗΜΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, Αικατερίνη Κόκκινου, ΘΕΜΑ: ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ – ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ, Υπόεργο: Η κατασκευή και παραχώρηση του αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος», ΑΘΗΝΑ 2003
9. ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ, ΕΚΘΕΣΕΙΣ 40, ΣΤ. ΧΕΙΜΩΝΙΤΗ – ΤΕΡΡΟΒΙΤΗ, «ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΙΔΙΩΤΩΝ ΣΤΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ», ΑΘΗΝΑ 2003.
10. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ, «Ετήσια Έκθεση», 2002.
11. ΕΛΕΝΗ ΤΡΟΒΑ-ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΟΥΤΡΑΣ «Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΕΝΛΙΑΙΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ-Σπουδή στη διαλεκτική των πόλων εξουσίας», 2001.
12. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ, «Πληροφορίες», 1-2000, Αρ.104.
13. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ- ΕΤΕΠ, Χρηματοπιστωτικό Όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, «Χορηγήσεις της ΕΤΕπ ανά χώρα το 1999».
14. ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ, «ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΣΤΑ ΣΠΑΤΑ, ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ 'ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.' ΕΓΚΡΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ & ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ – ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ & ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ – ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ – ΕΚΘΕΣΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟΥ», ΑΠΟ ΤΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ, ΑΘΗΝΑ ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1995.
15. PUBLIC-PRIVATE-POLICY-PARTNESHIPS, PAULINE VAILLANCOURT ROSENOU, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, London, England.
16. Financing Private Infrastructure Projects, Emerging Trends Fro IFC's Experience, September 1994- IFC.

INTERNET:

- www.mnec.gr
- www.aia.gr

ПАРТЕНА

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

α) Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

Με τον Ν.2338/1995 κυρώθηκε η Σύμβαση Ανάπτυξης του Νέου Διεθνούς Αεροδρομίου της Αθήνας στα Σπάτα, η οποία ρυθμίζει το σύνολο των σχέσεων μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, των μελών της κατασκευάστριας Κοινοπραξίας, της Εταιρίας του Αεροδρομίου, στην οποία συμμετέχει και το Ελληνικό δημόσιο καθώς και συνολικά το καθεστώς του νέου αερολιμένα. Με τον ίδιο νόμο ιδρύθηκε η εταιρία «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ΑΕ».

Με την ανωτέρω σύμβαση ανάπτυξης το Ελληνικό Δημόσιο παρέχει στα μέλη της Κοινοπραξίας, για τον σύνολο της συμβατικής περιόδου (διάρκεια της παραχώρησης του δικαιώματος, 30 χρόνια από την ημερομηνία έναρξης κατά τα προβλεπόμενα στην ανωτέρω σύμβαση), το αποκλειστικό δικαίωμα και προνόμιο να πραγματοποιήσουν τη μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, ολοκλήρωση, θέση σε λειτουργία, συντήρηση, λειτουργία, διοίκηση και ανάπτυξη του αεροδρομίου. Η ανωτέρω σύμβαση διέπεται από το ειδικό καθεστώς, που καθορίζει ο κυρωτικός της νόμος και το ελληνικό δίκαιο. Παρ' όλα αυτά υπήχθη με το Π..267/1996 και στις διατάξεις του Ν... 2687/1953, περί εισαγωγής κεφαλαίων από το εξωτερικό, προκειμένου να διασφαλισθεί περαιτέρω το καθεστώς της σύμβασης από την συνταγματική προστασία, που απολαμβάνουν οι ξένες επενδύσεις.

Την κατασκευή του αεροδρομίου ανέλαβε, δυνάμει κατασκευαστικής σύμβασης με την Εταιρία του Αεροδρομίου, η οποία ιδρύθηκε με τον ίδιο Ν.2338/1995 και κυρώθηκε το καταστατικό της, κατασκευαστική κοινοπραξία. Η ανωτέρω Σύμβαση Ανάπτυξης του Αεροδρομίου χαρακτηρίζεται ως σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων, για την οποία παρέχονται και άλλα ανταλλάγματα στον ανάδοχο, πλην του δικαιώματος εκμετάλλευσης του έργου. Ειδικότερα, πέραν της πρόβλεψης της δυνατότητας επιβολής

διαφόρων τελών στους χρήστες του αεροδρομίου, ως αντάλλαγμα για την κατασκευή του αεροδρομίου, το Ελληνικό δημόσιο παρείχε στην Εταιρία του Αεροδρομίου επιδότηση, που συγχρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ εγγυήθηκε το σύνολο των δανείων της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, συμμετείχε δε στην κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου δια της καταβολής ειδικού τέλους αναχωρούντων επιβατών.

β) Η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου

Με τον Ν.2395/1996 κυρώθηκε και απέκτησε ισχύ νόμου η σύμβαση μεταξύ Ελληνικού δημοσίου και της ανώνυμης εταιρίας παραχώρησης «Γαλλο-Ελληνικός Φορέας Υπερθαλάσσιας Ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου» («ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.») για την μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση και εκμετάλλευση της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου καθώς και η συμφωνία μεταξύ του Ελληνικού δημοσίου, της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. και της Κοινοπραξίας Κατασκευής «Κοινοπραξία ΓΕΦΥΡΑ ΑΕ» και των μελών αυτής, η οποία ανέλαβε την κατασκευή της ζεύξης.

Αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης είναι η παροχή στην ανάδοχο ανώνυμη εταιρία παραχώρησης του αποκλειστικού δικαιώματος μελέτης-κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας και συντήρησης της Γέφυρας, για όλο το διάστημα της παραχώρησης, καθώς και του δικαιώματος της επιβολής και είσπραξης διοδίων-τελών από τους χρήστες κατά την διάρκεια της περιόδου παραχώρησης, δηλαδή για χρονικό διάστημα 42 ετών από την θέση σε ισχύ της σύμβασης, και σύμφωνα με τους όρους αυτής. Και στο έργο αυτό, πέραν του δικαιώματος επιβολής διοδίων ως εργολαβικό αντάλλαγμα που παρέχεται στον ανάδοχο, το Ελληνικό δημόσιο παρέχει, μεταξύ άλλων και χρηματοδοτική συμβολή, αλλά και αναλαμβάνει ένα σύνολο υποχρεώσεων, όπως της διασφάλισης της είσπραξης των διοδίων-τελών καθ' όλη την διάρκεια της παραχώρησης. Σημαντική ιδιομορφία της ανωτέρω σύμβασης είναι επίσης η πρόβλεψη, ότι οι όροι της είναι δυνατόν να τροποποιούνται κατ' εξουσιοδότηση νόμου μετά από αίτημα των δανειστών και για τις ανάγκες του ιδιωτικού δανεισμού του έργου, επιβεβαιώνοντας με αυτόν τον τρόπο την σημασία και τον ρόλο της ιδιωτικής χρηματοδότησης, την οποία ο ανάδοχος έχει υποχρέωση να εξεύρει. Επίσης στην ανωτέρω σύμβαση προβλέπονται διαδικασίες υποκατάστασης του αναδόχου. Σημειώνεται ότι αν και η ανωτέρω σύμβαση μπορεί να

χαρακτηρισθεί ως σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων, έχει χαρακτηρισθεί και ως σύμβαση παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας.

γ) Ο Περιφερειακός δακτύλιος της Αθήνας (η «Αττική Οδός» κλπ)

Με τον Ν.2445/1996 κυρώθηκαν και απέκτησαν ισχύ νόμου η σύμβαση μεταξύ Ελληνικού δημοσίου και της ανώνυμης εταιρίας παραχώρησης «ΑΤΤΙΚΗ Ο.ΟΣ Α.Ε.» για την μελέτη, κατασκευή, αυτοχρηματοδότηση και εκμετάλλευση της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας- Σταυρού- Αεροδρομίου Σπάτων και δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού καθώς και η σύμβαση μεταξύ Ελληνικού δημοσίου, της ανώνυμης εταιρίας παραχώρησης «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ ΑΕ» καθώς και της Κατασκευαστικής Κοινοπραξίας «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ-Κατασκευής ΕΛΕΣΣ και ΔΠΛΥ», των μελών της ως άνω κοινοπραξίας και των επενδυτών, ιδρυτικών μελών και αρχικών μετόχων της ανωτέρω ανώνυμης εταιρίας παραχώρησης. Με την σύμβαση αυτή παραχωρήθηκε στην ανάδοχο ανώνυμη εταιρία παραχώρησης το αποκλειστικό δικαίωμα μελέτης, κατασκευής, ανάπτυξης, οργάνωσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης του έργου της Ελεύθερης Λεωφόρου Ελευσίνας- Σταυρού- Αεροδρομίου Σπάτων και της δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού, το δικαίωμα επιβολής και είσπραξης διοδίων-τελών από τους χρήστες για συγκεκριμένο χρόνο (Περίοδος Παραχώρησης), το δικαίωμα κατασκευής παράλληλων έργων καθώς και το δικαίωμα άσκησης άλλων εμπορικών εκμεταλλεύσεων, προς εξυπηρέτηση των χρηστών. Και σε αυτή την περίπτωση πέραν της επιβολής διοδίων, η οποία συνιστούσε το συμβατικό αντάλλαγμα του αναδόχου για την κατασκευή του έργου, δόθηκαν και άλλα ανταλλάγματα, όπως η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου (παροχή οικονομικού ανταλλάγματος ανάλογου με το εργολαβικό αντάλλαγμα κατασκευαστικής σύμβασης). Ο ανάδοχος ανέλαβε την υποχρέωση: να κατασκευάσει το έργο και να το λειτουργήσει εύρυθμα καθ' όλο το διάστημα της σύμβασης, αναλαμβάνοντας συγκεκριμένες σχετικές υποχρεώσεις έναντι του Ελληνικού Δημοσίου αλλά και των χρηστών του αυτοκινητόδρομου, να εξασφαλίσει την ιδιωτική χρηματοδότησή του, να συνάψει το σύνολο των συμβάσεων, να ασφαλίσει το σύνολο του έργου έναντι κινδύνων και να εγγυηθεί τα δάνεια για την χρηματοδότηση του έργου. Στην ανωτέρω σύμβαση υπάρχει ιδιαίτερη ρύθμιση του καθεστώτος αποζημίωσης του αναδόχου σε περίπτωση μεταβολής της νομοθεσίας, η οποία τυχόν επιδρά στο συμβατικό αντάλλαγμα είτε προς το χειρότερο, είτε προς το καλύτερο.

δ) Το Μετρό Θεσσαλονίκης

Με τον Ν.2714/1999 κυρώθηκε και απέκτησε ισχύ νόμου η σύμβαση για την μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση και εκμετάλλευση του Μετρό Θεσσαλονίκης μεταξύ του Ελληνικού δημοσίου και της ανώνυμης εταιρίας παραχώρησης «Θεσσαλονίκη Μετρό Α.Ε.», στην οποία συμβάλλονταν ως εκ τρίτου η κατασκευαστική κοινοπραξία (και) τα μέλη αυτής και οι μέτοχοι της ανώνυμης εταιρίας παραχώρησης. Αντικείμενο της σύμβασης αυτής ήταν η παραχώρηση του δικαιώματος σχεδιασμού, κατασκευής, χρηματοδότησης, θέσης σε λειτουργία, ολοκλήρωσης, ανάπτυξης, συντήρησης, διαχείρισης και λειτουργίας του έργου του Μετρό Θεσσαλονίκης, με κίνδυνο και ευθύνη του αναδόχου, στον οποίον το Ελληνικό δημόσιο παρείχε, ως συμβατικό αντάλλαγμα, χρηματικό ποσό ως χρηματοδοτική συμβολή στο έργο, χρηματικό αντάλλαγμα για την κατασκευή των παράλληλων έργων και αποκλειστικό δικαίωμα και προνόμιο για την λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του Μετρό μέχρι την λήξη της περιόδου παραχώρησης, λαμβάνοντας τόσο τα έσοδα από τα εισιτήρια όσο και από την επιδότηση από το δημόσιο των εισιτηρίων, η οποία προβλεπόταν από την σύμβαση, έτσι ώστε το συμβατικό αντάλλαγμα του αναδόχου να προκύπτει τόσο από την εκμετάλλευση του έργου, όσο και από τις ετήσιες περιοδικές εγγυημένες παροχές, που αυτός θα ελάμβανε (υπό την μορφή επιδότησης εισιτηρίων). Ο ανάδοχος επίσης θα ελάμβανε και τα έσοδα των διαφημίσεων ή άλλων εμπορικών εκμεταλλεύσεων στους χώρους του Μετρό. Η σύμβαση για το Μετρό Θεσσαλονίκης δεν τέθηκε σε ισχύ, λόγω αδυναμίας εξέρευσης των πόρων χρηματοδότησης, αλλά και λόγω της άρνησης ενός εκ των μετόχων της Παραχωρησιούχου εταιρίας να αποδεχθεί όλους του όρους της σύμβασης παραχώρησης και ακυρώθηκε. Η κατασκευή του Μετρό αποφασίστηκε να γίνει ως δημόσιο έργο.

ε) Κατασκευή και λειτουργία δικτύων διανομής φυσικού αερίου με αυτοχρηματοδότηση

Στον τομέα του φυσικού αερίου (Φ.Α.) αποφασίστηκε να κατασκευασθούν και λειτουργήσουν με αυτοχρηματοδότηση τα δίκτυα διανομής, ως εξής:

Ο Ανάδοχος, που θα επιλεγόταν από σχετικό διαγωνισμό, θα συμμετείχε κατά 49% στην αντίστοιχη τοπική εταιρεία διανομής (Ε.Π.Α. - Εταιρεία Παροχής Αερίου), που θα ιδρύετο για να αναπτύξει και εκμεταλλευθεί το δίκτυο [το υπόλοιπο 51% θα κρατούσε η ΔΕΠΑ μέσω των τοπικών θυγατρικών εταιρειών της (Ε...Α.- Εταιρείες διανομής

Αερίου), οι οποίες θα είχαν απλώς την κυριότητα των κατασκευασθέντων και κατασκευασθησόμενων δικτύων]. Μέσω συμφωνίας μετόχων θα εδίδοντο αυξημένες αρμοδιότητες διοίκησης στον Ανάδοχο. Η Ε.Π.Α. θα ελάμβανε από το δημόσιο αποκλειστική Άδεια διανομής, διάρκειας 30 ετών, για την αντίστοιχη γεωγραφική περιοχή. Το αντικείμενο του διαγωνισμού θα ήταν πλειοδοτικό ως προς το ποσό που θα εισέφερε ο Ανάδοχος, για να πάρει το 49% της αντίστοιχης Ε.Π.Α. Το πρόσθετο όμως θα παρέμενε στα ταμεία της Ε.Π.Α. και θα ερησιμοποιείτο για την κατασκευή των δικτύων διανομής, μαζί με τις κοινοτικές επιχορηγήσεις, που είχαν εξασφαλισθεί από το Κ.Π.Σ.Π. Επί πλέον, οι Ε.Π.Α. θα είχαν εξασφαλισμένη τροφοδότηση σε αέριο από τη .ΕΠΑ, με βάση τους όρους των υπαρχουσών συμβάσεων εισαγωγής φυσικού αερίου της .ΕΠΑ, και με ευνοϊκές ρυθμίσεις για τα πρώτα χρόνια. Στον διαγωνισμό θα επιτρεπόταν να συμμετάσχουν μόνο σχήματα, που θα περιλάμβαναν ως leader εταιρεία αποδεδειγμένης εμπειρίας σε διανομή Φ.Α. αντίστοιχου μεγέθους. Κάθε συμμετέχων θα μπορούσε να υποβάλλει προσφορά και στις 3 περιοχές (Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Θεσσαλία), αλλά δεν θα μπορούσε να πάρει και Αθήνα και Θεσσαλονίκη [στην περίπτωση που θα πλειοδοτούσε και στις δύο, θα έπρεπε να επιλέξει τη μία]. Η απόφαση αυτή υλοποιήθηκε, όπως είχε σχεδιαστεί, ως εξής:

Το 1995 ψηφίστηκε ο Ν. 2364 και η .ΕΠΑ, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου, συνέστησε τον Δεκέμβριο του 1995 τις τρεις Ανώνυμες Εταιρείες Διανομής Αερίου (Ε.Α) στις γεωγραφικές περιφέρειες Αττικής, Θεσσαλονίκης και Θεσσαλίας. Οι εταιρείες αυτές είναι θυγατρικές της .ΕΠΑ, η οποία μετέχει στο κεφάλαιο αυτό κατά 100%. Η .ΕΠΑ μεταβίβασε στις Ε.Α με πώληση το ήδη κατασκευασθέν δίκτυο διανομής Φ.Α., όπως ορίζει ο Ν. 2364/95 και αντί χρημάτων έλαβε μετοχές ισόποσης αξίας.

Η .ΕΠΑ, για λογαριασμό των Ε.Α, το 1996 επέλεξε ως σύμβουλο, για την διενέργεια των διαγωνισμών ανάδειξης ιδιωτών επενδυτών, την Κ/Ξ ALPHA FINANCE – ROTHCHILD. Σε εφαρμογή του Ν. 2364/95, τον Ιανουάριο του 1998 εξεδόθη Προεδρικό Διάταγμα (Π.Δ. 10/1998), το οποίο καθόριζε τους όρους διενέργειας και τις προϋποθέσεις συμμετοχής σε διαγωνισμό ιδιωτών επενδυτών σε Εταιρείες Παροχής Αερίου. Αμέσως μετά έγινε η προκήρυξη της πρώτης φάσης του διεθνούς διαγωνισμού (Προεπιλογή), η οποία ολοκληρώθηκε το τέλος Ιουλίου 1998. Στη συνέχεια ακολούθησε

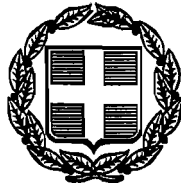
η δεύτερη φάση που ολοκληρώθηκε το τέλος του Φεβρουαρίου 2000 με την υποβολή των οικονομικών προσφορών. Οι προσφορές ανοίχτηκαν τον Μάιο του 2000. Στη συνέχεια και δεδομένου ότι υπήρχε όρος στον διαγωνισμό ότι δεν μπορούσε ο ίδιος επενδυτής να συμμετέχει και στην ΕΠΑ Αττικής και στην ΕΠΑ Θεσσαλονίκης, και δεδομένου ότι η Ιταλική εταιρεία Italgas, που ήταν πλειοδότης και στις τρεις ΕΠΑ, επέλεξε να συμμετέχει στις ΕΠΑ Θεσσαλονίκης και Θεσσαλίας, ο διαγωνισμός για την ΕΠΑ Αττικής αποφασίστηκε να κηρυχθεί άγονος (το τίμημα που προσέφερε ο β' μειοδότης θεωρήθηκε πολύ χαμηλό) και να επαναπροκηρυχθεί. Οι ΕΠΑ Θεσσαλονίκης και Θεσσαλίας ιδρύθηκαν τον Ιούνιο του 2000, αλλά οι διαδικασίες ίδρυσης ολοκληρώθηκαν την 27η και 28η Σεπτεμβρίου 2000 αντίστοιχα, οπότε και υπογράφηκαν και οι αντίστοιχες Συμβάσεις Μετόχων και οι Συμβάσεις Πώλησης Αερίου με τη ΔΕΠΑ (λήγουν το 2016). Οι Άδειες διανομής για τις δύο εταιρείες εξεδόθησαν την 31.08.2000 (ΦΕΚ 1086 Β/2000 και ΦΕΚ 1087 Β/2000 αντίστοιχα).

Ο διαγωνισμός για την ΕΠΑ Αττικής μετά την επαναπροκήρυξη, έγινε τον Ιούνιο του 2000. Τον Σεπτέμβριο του 2000 εστάλη η πρόσκληση για υποβολή τελικών προσφορών στους επιλεγμένους επενδυτές και την 28 Οκτωβρίου 2000 επελέγη, ως πλειοδότης, η Κ/Ε Attiki Denmark (Cinergy Global Power Inc. με ποσοστό 60% και Shell Gas BV με ποσοστό 40%). Η ΕΠΑ Αττικής ιδρύθηκε στις 25.07.2001 (Υπογραφή Σύμβασης Μετόχων και Καταστατικού) αλλά η ολοκλήρωση των διαδικασιών ίδρυσης ολοκληρώθηκαν στις 27.11.2001 οπότε και υπογράφηκε και η αντίστοιχη Σύμβαση Πώλησης Αερίου με τη ΔΕΠΑ. Η αντίστοιχη Άδεια διανομής εξεδόθη την 13.11.2001 (ΦΕΚ 1521 Β). Το αποτέλεσμα της διαδικασίας ήταν επιτυχές. Οι Ε.Π.Α. ήδη κατασκευάζουν και λειτουργούν δίκτυα διανομής χωρίς καμιά άλλη χρηματοδοτική υποστήριξη από την Πολιτεία, πέραν της συμμετοχής από το Π.Ε. που προβλέπεται στο Κ.Π.Σ. ΙΙΙ για ορισμένα km δικτύων διανομής. Πρέπει όμως να σημειωθεί το μεγάλο χρονικό διάστημα, που απαιτήθηκε για την υλοποίηση (ψήφιση νόμου στο τέλος του 1995 – η σύλληψη της ιδέας πολύ πιο πριν- και ίδρυση των Ε.Π.Α Θεσσαλονίκης και Θεσσαλίας στο τέλος του 2000 και της Ε.Π.Α. Αττικής στο τέλος του 2001), δηλ. χρειάστηκαν περίπου 6 χρόνια.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2



01002322209050016



3509

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 232

22 Σεπτεμβρίου 2005

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3389

Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΕΝΝΟΙΑ - ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**

Άρθρο 1**Έννοια σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα**

1. Έννοια Συμπράξεων
Για τους σκοπούς του νόμου αυτού "Δημόσιοι Φορείς" νοούνται οι ακόλουθοι:
 - (α) το Δημόσιο,
 - (β) οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης,
 - (γ) τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου,
 - (δ) οι ανώνυμες εταιρείες των οποίων το σύνολο του μετοχικού κεφαλαίου ανήκει στους ανωτέρω υπό (α) έως (γ) φορείς ή σε άλλη ή άλλες ανώνυμες εταιρείες που υπάγονται στην παρούσα περίπτωση.
2. Οι ανωτέρω Δημόσιοι Φορείς μπορούν σε τομείς της αρμοδιότητάς τους να συνάπτουν έγγραφες συμβάσεις συνεργασίας από επαχθή αιτία ("Συμβάσεις Σύμπραξης") με νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα ("Ιδιωτικοί Φορείς") για την εκτέλεση έργων ή και την παροχή υπηρεσιών ("Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα" ή "Συμπράξεις").
3. Παρεπόμενα Σύμφωνα
Συμβάσεις στις οποίες συμβάλλονται Δημόσιοι Φορείς με τρίτους ή και Ιδιωτικοί Φορείς με τρίτους και αποτελούν παρεπόμενα σύμφωνα Συμβάσεων Σύμπραξης ή συνάπτονται σε εκτέλεση Συμβάσεων Σύμπραξης ("Παρεπόμενα Σύμφωνα"), υπάγονται στις διατάξεις του νόμου αυτού, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις της παραγράφου 1 του άρθρου 2 ή της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου για τις εν λόγω Συμβάσεις Σύμπραξης.
4. Εταιρεία Ειδικού Σκοπού
Στις Συμβάσεις Σύμπραξης ή τα Παρεπόμενα Σύμφωνα των παραγράφων 2 και 3, οι Ιδιωτικοί Φορείς συμβάλλονται μέσω ανωνύμων εταιρειών ειδικού σκοπού που συνιστώνται από αυτούς αποκλειστικά και μόνο για τους σκοπούς της Σύμπραξης ("Εταιρεία Ειδικού Σκοπού") που εδρεύουν στην Ελλάδα και λειτουργούν σύμφωνα με τις

διατάξεις του κ.ν. 2190/1920. Μέτοχοι Εταιρείας Ειδικού Σκοπού δύνανται να είναι μόνο οι Ιδιωτικοί Φορείς κατά την έννοια του νόμου αυτού, καθώς επίσης και τρίτοι που δύνανται να αποκτήσουν μετοχές σύμφωνα με τις ειδικές προβλέψεις του ίδιου νόμου, το καταστατικό της Εταιρείας και τυχόν ειδικές προβλέψεις της Σύμβασης Σύμπραξης, εξαιρουμένων των φορέων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 2**Πεδίο εφαρμογής**

1. Οι Συμπράξεις μπορούν να υπάγονται στις διατάξεις του νόμου αυτού, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 3 του άρθρου 4, εφόσον πληρούν σωρευτικά τις κατωτέρω προϋποθέσεις:
 - (α) έχουν ως αντικείμενο την εκτέλεση έργων ή και την παροχή υπηρεσιών που ανήκουν στην αρμοδιότητα των Δημόσιων Φορέων με βάση διάταξη νόμου ή σύμβαση ή το καταστατικό τους,
 - (β) προβλέπουν ότι οι Ιδιωτικοί Φορείς, έναντι ανταλλάγματος που καταβάλλεται εφάπαξ ή τμηματικά από τους Δημόσιους Φορείς ή τους τελικούς χρήστες των έργων ή υπηρεσιών αυτών, αναλαμβάνουν ουσιώδες μέρος των κινδύνων που συνδέονται με τη χρηματοδότηση, την κατασκευή, τη διαθεσιμότητα ή τη ζήτηση του αντικειμένου της Σύμπραξης και των συναφών κινδύνων όπως, ενδεικτικά, το διαχειριστικό και τον τεχνικό κίνδυνο,
 - (γ) προβλέπουν ότι η χρηματοδότηση, εν όλω ή εν μέρει, της κατασκευής των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών θα γίνει με κεφάλαια και πόρους που εξασφαλίζουν οι Ιδιωτικοί Φορείς και
 - (δ) το συνολικό συμβατικό προϋπολογιζόμενο κόστος της υλοποίησης του αντικειμένου της Σύμπραξης δεν υπερβαίνει το ποσό των διακοσίων εκατομμυρίων ευρώ χωρίς συνυπολογισμό του αναλογούντος Φόρου Προστιθέμενης Αξίας.
2. Με ομόφωνη απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής των Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα του άρθρου 3 είναι δυνατή, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, η υπαγωγή Συμπράξεων στις διατάξεις του νόμου αυτού χωρίς να συντρέχει μία ή περισσότερες από τις προϋποθέσεις των εδαφίων (β) έως και (δ) της παραγράφου 1.
3. Δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο Σύμπραξης οι δραστηριότητες που κατά το Σύνταγμα ανήκουν άμεσα και αποκλειστικά στο Κράτος και ιδίως η εθνική

άμυνα, η αστυνόμευση, η απονομή της δικαιοσύνης και η εκτέλεση των ποινών που επιβάλλονται από τα αρμόδια δικαστήρια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΔΙΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Άρθρο 3
Διυπουργική Επιτροπή

Συνιστάται Διυπουργική Επιτροπή Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα ("Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ."). Η Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. αποτελείται από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, τον Υπουργό Ανάπτυξης και τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, ως τακτικά μέλη και τον Υπουργό ή τους Υπουργούς που εποπτεύουν καθένα από τους Δημόσιους Φορείς, οι οποίοι προβλέπεται να συμμετάσχουν στη Σύμπραξη ή και να συμβληθούν στη Σύμβαση Σύμπραξης ή και στα Παρεπόμενα Σύμφωνα, ως έκτακτα μέλη. Ο Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών προεδρεύει της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ., εποπτεύει το έργο της και έχει την ευθύνη της υποβολής των σχετικών εισηγήσεων προς αυτή. Η Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. αποφασίζει κατόπιν εισηγήσεων της Ειδικής Γραμματείας Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, σύμφωνα με τα ειδικώς προβλεπόμενα στα εδάφια (αα) έως (στστ) της παραγράφου 2 του άρθρου 4.

Η λειτουργία της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. διέπεται από τις διατάξεις του ν. 1558/1985 (ΦΕΚ 137 Α'). Η Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. εξειδικεύει την κυβερνητική πολιτική για την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων.

Με αποφάσεις της η Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ.:

(α) εγκρίνει την υπαγωγή Συμπράξεων στις διατάξεις του νόμου αυτού ή ανακαλεί τέτοιες εγκρίσεις, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 5,

(β) αποφασίζει την ένταξη στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του καταβλητέου στους Ιδιωτικούς Φορείς συμβατικού ανταλλάγματος,

(γ) αποφασίζει για τη συμμετοχή ή μη του Δημοσίου στη χρηματοδότηση της κατασκευής των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της Σύμπραξης,

(δ) λαμβάνει κάθε άλλη συναφή απόφαση.

Άρθρο 4
Ειδική Γραμματεία

1. Σύσταση και αρμοδιότητες

Στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών συνιστάται Ειδική Γραμματεία Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα ("Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.") με σκοπό την επικουρία της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. και των Δημόσιων Φορέων. Έργο της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. είναι:

(α) ο εντοπισμός των έργων ή υπηρεσιών που μπορούν να εκτελεσθούν ή να παρασχεθούν μέσω Συμπράξεων και να υπαχθούν στις διατάξεις του νόμου αυτού σύμφωνα με την παράγραφο 2,

(β) η εν γένει προώθηση της εκτέλεσης έργων ή της παροχής υπηρεσιών μέσω του θεσμού των Συμπράξεων,

(γ) η διευκόλυνση και υποστήριξη των Δημόσιων Φορέων στα πλαίσια των Διαδικασιών Ανάθεσης, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 8 του παρόντος, για την επιλογή των Ιδιωτικών Φορέων που θα αναλάβουν την εκτέλεση των

έργων ή την παροχή υπηρεσιών στα πλαίσια Συμπράξεων,

(δ) η παρακολούθηση της υλοποίησης των Συμβάσεων Σύμπραξης και των Παρεπόμενων Συμφώνων, η τακτική ενημέρωση της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. και η επεξεργασία και υποβολή εισηγήσεων για την αντιμετώπιση τυχόν προβλημάτων και

(ε) η σύνταξη ετήσιας έκθεσης και η παρουσίασή της στην αρμόδια Επιτροπή της Βουλής.

2. Γενικές αρμοδιότητες Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.

Για την πραγματοποίηση των σκοπών της, η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. μπορεί:

(α) να ζητά και να λαμβάνει στοιχεία σχετικά με έργα ή υπηρεσίες την εκτέλεση ή παροχή των οποίων προωθούν ή σχεδιάζουν Δημόσιοι Φορείς,

(β) να ζητά και να λαμβάνει από οποιοδήποτε Δημόσιο ή Ιδιωτικό Φορέα κάθε πληροφορία ή στοιχείο που απαιτείται για να διαγνωσθεί εάν η εκτέλεση ενός έργου ή η παροχή μιας υπηρεσίας μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσω της Σύμπραξης Δημόσιων και Ιδιωτικών Φορέων σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού,

(γ) να επεξεργάζεται τα στοιχεία που λαμβάνει από επαγγελματικούς και επιχειρηματικούς φορείς όπως, ενδεικτικά, από την Ελληνική Ένωση Τραπεζών, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, το Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδος και το Σύνδεσμο Εργοληπτικών Εταιρειών,

(δ) να μελετά ολοκληρωμένες προτάσεις που επεξεργάζονται Δημόσιοι ή Ιδιωτικοί Φορείς για την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών ή να καλεί Δημόσιους ή Ιδιωτικούς Φορείς να επεξεργασθούν τέτοιες προτάσεις και να παρέχει σε αυτούς κάθε εύλογη συνδρομή,

(ε) σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών αλλά και τις αρμόδιες υπηρεσίες των εμπλεκόμενων Δημόσιων Φορέων, να παρακολουθεί το σύνολο των οικονομικών υποχρεώσεων που αναλαμβάνουν οι Δημόσιοι Φορείς, ιδιαίτερα τη μελλοντική επιβάρυνση που προκύπτει ή μπορεί να προκύψει για το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων από τις πληρωμές που διενεργούνται για Συμπράξεις που έχουν υπαχθεί στις διατάξεις του νόμου αυτού,

(στ) να συντάσσει και να διανέμει έντυπο υλικό με πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τις Συμπράξεις και τους σκοπούς που αυτές εξυπηρετούν, τις διεθνώς διαδεδομένες μεθόδους εφαρμογής τους και τις διατάξεις του νόμου αυτού,

(ζ) να τυποποιεί έγγραφα που μπορούν να χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες των Διαδικασιών Ανάθεσης, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 8,

(η) να τυποποιεί κάθε είδους Συμβάσεις Σύμπραξης ή Παρεπόμενα Σύμφωνα προς το σκοπό της διευκόλυνσης των Δημόσιων και Ιδιωτικών Φορέων στη διαμόρφωση των όρων των Συμβάσεων Σύμπραξης,

(θ) να υποβάλλει στη Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. προτάσεις για τη βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου των Συμπράξεων,

(ι) να συντονίζει την εκπόνηση μελετών και την εν γένει παροχή υποβοηθητικών του έργου της υπηρεσιών σε πρόσωπα που προσλαμβάνονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 6.

Με βάση τις ανωτέρω υπό (α) έως και (ι) αρμοδιότητες που της παρέχονται συγκεντρώνει τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για να κριθεί ποια έργα ή υπηρεσίες μπορούν να υλοποιηθούν μέσω Συμπράξεων και αξιολογεί τις οικονομικές και τεχνικές παραμέτρους, καθώς και

τα νομικά και άλλα προβλήματα που συνδέονται με αυτά. Στη συνέχεια η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. καταρτίζει μη δεσμευτικό κατάλογο έργων και υπηρεσιών ("Κατάλογος Προτεινόμενων Συμπράξεων") που μπορούν να υλοποιηθούν μέσω Συμπράξεων και να υπαχθούν στις διατάξεις του νόμου αυτού. Για κάθε έργο ή υπηρεσία που περιλαμβάνεται στον Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων, η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. συντάσσει συνοπτική αιτιολογική έκθεση που παρουσιάζει:

αα) τους χρηματοοικονομικούς, τεχνικούς, κοινωνικοοικονομικούς και νομικούς λόγους για τους οποίους η εκτέλεση των συγκεκριμένων έργων ή η παροχή των συγκεκριμένων υπηρεσιών κρίνεται σκόπιμο να υλοποιηθεί μέσω Σύμπραξης,

ββ) τα κριτήρια που έλαβε υπόψη της για την επιλογή των συγκεκριμένων έργων ή υπηρεσιών που έχουν περιληφθεί στον Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων,

γγ) τις ενέργειες στις οποίες έχει ενδεχομένως προβεί ο εμπλεκόμενος κάθε φορά Δημόσιος Φορέας για τις ανάγκες της προετοιμασίας της ανάθεσης των σχετικών Συμβάσεων όπως, ενδεικτικά, πρόσληψη χρηματοοικονομικών, τεχνικών και νομικών συμβούλων, διενέργεια προμελετών και σύνταξη σχεδίων συμβάσεων,

δδ) τη μορφή της προτεινόμενης Διαδικασίας Ανάθεσης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 8, που είναι σκόπιμο να εφαρμοσθεί, καθώς και τους Δημόσιους Φορείς που ενεργούν ως αναθέτουσα αρχή,

εε) ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα της Διαδικασίας Ανάθεσης,

στστ) αναφορά του ενδεικτικού προϋπολογισμού του αντικειμένου της Σύμβασης Σύμπραξης και, ενδεχομένως, των Παρεπόμενων Συμφώνων.

3. Αίτηση Υπαγωγής και Απόφαση Υπαγωγής

Η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. γνωστοποιεί, στους κατά περίπτωση αρμόδιους Δημόσιους Φορείς, την ένταξη έργων ή υπηρεσιών της αρμοδιότητάς τους στον Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων και καλεί αυτούς μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δύο μηνών από τη λήψη της σχετικής ειδοποίησης, να υποβάλουν αίτηση στη Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. για την υπαγωγή της συγκεκριμένης Σύμπραξης στις διατάξεις του νόμου αυτού ("Αίτηση Υπαγωγής").

Αν στη Σύμβαση Σύμπραξης που έχει περιληφθεί στον Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων συμμετέχουν ή συμβάλλουν περισσότεροι του ενός Δημόσιοι Φορείς, η Αίτηση Υπαγωγής πρέπει να υπογράφεται από εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους όλων των εμπλεκόμενων Δημόσιων Φορέων. Η Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ., μέσα σε δύο μήνες από τη διαβίβαση σε αυτή των Αιτήσεων Υπαγωγής, εκδίδει απόφαση ("Απόφαση Υπαγωγής") με την οποία εγκρίνει ή απορρίπτει, εν όλω ή εν μέρει, τις Αιτήσεις Υπαγωγής.

4. Αναμόρφωση Καταλόγου Προτεινόμενων Συμπράξεων

Η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. συμπληρώνει και αναμορφώνει τον Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων ανά εξάμηνο χωρίς να αποκλείεται η έκτακτη μεταβολή του από νέες προτάσεις Συμπράξεων που κρίνονται ώριμες ή υποβάλλονται προς κρίση μετά την τακτική έκδοσή του.

Άρθρο 5

Συνέπειες Απόφασης Υπαγωγής

1. Μετά την εγκριτική Απόφαση Υπαγωγής η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. αναλαμβάνει το συντονισμό των Διαδικασιών Ανάθεσης, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 8, για την επιλογή του Ιδιωτικού Φορέα που θα συμμετάσχει στη Σύμπραξη.

2. Υποχρεώσεις Δημόσιων Φορέων

Οι Δημόσιοι Φορείς που έχουν υπαχθεί στις διατάξεις του νόμου αυτού υποχρεούνται:

(α) να ακολουθούν τις υποδείξεις της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. ως προς τη Διαδικασία Ανάθεσης που θα ακολουθηθεί για την επιλογή του Ιδιωτικού Φορέα που θα συμμετάσχει στη Σύμπραξη,

(β) να επεξεργάζονται κάθε κείμενο που σχετίζεται με τη Διαδικασία Ανάθεσης, περιλαμβανομένων και των τευχών δημοπράτησης, όπως η προκήρυξη, η ειδική και η τεχνική συγγραφή υποχρεώσεων, η πρόσκληση υποβολής Προσφορών και το Σχέδιο Σύμβασης, σύμφωνα με τις οδηγίες, τις τροποποιήσεις και αλλαγές που εισηγείται η Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. στην οποία και κοινοποιούνται πριν από τη διανομή ή τη δημοσίευση όλα τα κείμενα και η αλληλογραφία που αφορούν στη Διαδικασία Ανάθεσης,

(γ) να μεριμνούν για τη συμμετοχή εκπροσώπου της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. στις επιτροπές αξιολόγησης ή και σε άλλα όργανα που συνιστώνται στα πλαίσια της Διαδικασίας Ανάθεσης για την επιλογή του Ιδιωτικού Φορέα που θα συμμετάσχει στη Σύμπραξη.

3. Ανάκληση Απόφασης Υπαγωγής

Σε περίπτωση που οι εμπλεκόμενοι Δημόσιοι Φορείς δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού, η Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ., είτε πριν είτε κατά τη διάρκεια της Διαδικασίας Ανάθεσης, δύναται να ανακαλέσει την Απόφαση Υπαγωγής.

Άρθρο 6

Διατάξεις για την Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.

1. Στελέχωση

(α) Με κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών ορίζεται Ειδικός Γραμματέας Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα.

(β) Με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών ύστερα από πρόσκληση για εκδήλωση ενδιαφέροντος, προσλαμβάνεται Διευθυντής στην Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ., με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης.

(γ) Το λοιπό προσωπικό της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. είτε στελεχώνεται μέσω της σύναψης συμβάσεων παροχής ανεξάρτητων υπηρεσιών ή έργου κατόπιν σχετικής απόφασης του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών είτε αποσπάται στην Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 5.

2. Προσόντα και εμπειρία στελεχών Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.

Τα στελέχη της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. πρέπει να καλύπτουν ευρύ φάσμα γνωστικών αντικειμένων και να διαθέτουν κύρος και εκτενή εμπειρία στους τομείς της ιδιαίτερης εξειδίκευσής τους, ιδίως να διαθέτουν εμπειρία:

(α) σε θέματα τεχνικών χρηματοδότησης,

(β) στην κατάρτιση, επεξεργασία, ανάλυση και αξιολόγηση χρηματοοικονομικών υποδειγμάτων,

(γ) σε νομικά θέματα όπως σύνταξη τευχών δημοπράτησης, νομική υποστήριξη κατά τη διενέργεια δημοσίων διαγωνισμών, σύνταξη και διαπραγμάτευση συμβάσεων περιλαμβανομένων και συμβάσεων παραχώρησης, χρηματοδοτικών, δανειακών και λοιπών συμβάσεων που είναι απαραίτητες για την εξασφάλιση της απαιτούμενης χρηματοδότησης,

(δ) σε τεχνικά, ασφαλιστικά, φορολογικά και λογιστικά ζητήματα και

(ε) σε θέματα μελέτης, κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης έργων καθώς και κατάρτισης προδιαγραφών.

3. Ασυμβίβαστα

Τα στελέχη της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης και δεν επιτρέπεται κατά το χρονικό διάστημα παροχής των υπηρεσιών τους στην Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.:

(α) να ασκούν άλλη επαγγελματική δραστηριότητα με αμοιβή ή

(β) να συμμετέχουν στην ίδρυση ή στο μετοχικό κεφάλαιο ή σε διοικητικό όργανο Ιδιωτικού Φορέα που συμμετέχει σε Σύμβαση ή σε σχετική Διαδικασία Ανάθεσης όπως ορίζεται στο άρθρο 8 ή

(γ) να συμμετέχουν στην ίδρυση ή στο μετοχικό κεφάλαιο ή σε διοικητικό όργανο εταιρείας συνδεδεμένης, κατά την έννοια του άρθρου 42ε του κ.ν. 2190/1920, με τους Φορείς του προηγούμενου εδαφίου.

Αν παραβιαστούν οι ανωτέρω απαγορεύσεις και ανεξαρτήτως των λοιπών κυρώσεων, το όργανο που διόρισε τον παραβάτη, δύναται να ανακαλέσει το διορισμό του.

Ειδικά για τις περιπτώσεις (β) και (γ) η απαγόρευση ισχύει και για χρονικό διάστημα έξι μηνών μετά τη λήξη της παροχής υπηρεσιών τους στην Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ..

4. Πρόσληψη συμβούλων και προσώπων ειδικών προσόντων

Με απόφαση της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. που λαμβάνεται κατόπιν αιτιολογημένης εισήγησης της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. μπορεί να συνάπτονται συμβάσεις παροχής ανεξάρτητων υπηρεσιών ή έργου με χρηματοοικονομικούς, τεχνικούς, φορολογικούς, νομικούς, ασφαλιστικούς ή και άλλους συμβούλους, καθώς και με ειδικούς επιστημονικούς συνεργάτες και εμπειρογνώμονες, οι οποίοι θα είναι φυσικά ή νομικά πρόσωπα εγνωσμένου κύρους και εξειδικευμένης εμπειρίας σε έργα αντίστοιχα με εκείνα για τα οποία καλούνται να παράσχουν τις υπηρεσίες τους.

Με όμοια απόφαση καθορίζονται οι υπηρεσίες που οι ανωτέρω σύμβουλοι και πρόσωπα ειδικών προσόντων παρέχουν, καθώς και η αμοιβή τους.

5. Αποσπάσεις

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομίας και Οικονομικών, καθώς και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού μπορεί να αποσπώνται στην Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ., κατά παρέκκλιση των περί αποσπάσεων διατάξεων, υπάλληλοι υπουργείων και εποπτευόμενων από αυτά φορέων. Η δαπάνη μισθοδοσίας των υπαλλήλων αυτών, για το χρόνο απόσπασής τους, βαρύνει τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών.

6. Περαιτέρω εξειδίκευση θεμάτων Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομίας και Οικονομικών μπορεί να ρυθμίζονται ειδικότερα θέματα της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ. να εξειδικούνται περαιτέρω οι αρμοδιότητες της Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ., ο τρόπος και η διαδικασία άσκησής τους, η οργάνωση και η λειτουργία της, η γραμματειακή της υποστήριξη, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ

Άρθρο 7

Διατάξεις που εφαρμόζονται στις Διαδικασίες Ανάθεσης

Στις Διαδικασίες Ανάθεσης για την επιλογή του Ιδιωτικού Φορέα που θα αναλάβει την εκτέλεση του έργου ή την

παροχή της υπηρεσίας με Σύμβαση Σύμπραξης, που έχει υπαχθεί στις διατάξεις του νόμου αυτού, έχουν εφαρμογή οι διατάξεις των άρθρων 9 έως 16.

Άρθρο 8 Ορισμοί

Κατά την εφαρμογή των άρθρων 9 έως 16 του νόμου αυτού, οι κατωτέρω όροι έχουν την εξής έννοια:

"Αναθέτουσα Αρχή" νοείται ο Δημόσιος Φορέας που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 1 ο οποίος προκηρύσσει διαγωνισμό για την επιλογή Ιδιωτικού Φορέα με τον οποίο θα συνάψει Σύμβαση Σύμπραξης για την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών.

"Διαδικασίες Ανάθεσης" νοούνται οι διαδικασίες που ακολουθούνται από τις Αναθέτουσες Αρχές για την επιλογή Ιδιωτικού Φορέα ο οποίος θα αναλάβει την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών με Σύμβαση Σύμπραξης Έργου ή Υπηρεσιών. Οι Διαδικασίες Ανάθεσης περιλαμβάνουν τη Διαδικασία Ανοικτού Τύπου, Κλειστού Τύπου, Ανταγωνιστικού Διαλόγου και Διαπραγματεύσεως.

"Διαδικασίες Ανοικτού Τύπου" νοούνται οι διαδικασίες στο πλαίσιο των οποίων κάθε ενδιαφερόμενος Ιδιωτικός Φορέας μπορεί να υποβάλει Προσφορά εφόσον συγκεντρώνει τα προσόντα και τις ικανότητες που προβλέπει η Προκήρυξη.

"Διαδικασίες Κλειστού Τύπου" νοούνται οι διαδικασίες στις οποίες κάθε Ιδιωτικός Φορέας μπορεί να ζητήσει να συμμετάσχει, προσφορά όμως μπορούν να υποβάλουν από αυτούς εκείνοι μόνον οι Ιδιωτικοί Φορείς που έχουν προσκληθεί από την Αναθέτουσα Αρχή.

"Διαδικασίες Ανταγωνιστικού Διαλόγου" νοούνται οι διαδικασίες στα πλαίσια των οποίων:

- κάθε Ιδιωτικός Φορέας μπορεί να ζητήσει να συμμετάσχει,

- η Αναθέτουσα Αρχή διεξάγει διάλογο με τους υποψήφιους που έχουν επιλεγεί για να εντοπίσει την προσφορότερη ή τις προσφορότερες λύση ή λύσεις για την ικανοποίηση των αναγκών της, και

- οι υποψήφιοι καλούνται να υποβάλουν προσφορά με βάση τις λύσεις που κρίθηκαν προσφορότερες.

"Διαδικασίες Διαπραγματεύσεως" νοούνται οι διαδικασίες κατά τις οποίες οι Αναθέτουσες Αρχές διαβουλεύονται με τους Ιδιωτικούς Φορείς της επιλογής τους και διαπραγματεύονται απευθείας τους όρους των Συμβάσεων που θα συναφθούν με έναν ή περισσότερους από αυτούς.

"Έργο" νοείται το αποτέλεσμα ενός συνόλου οικοδομικών εργασιών ή εργασιών πολιτικού μηχανικού που προορίζεται να πληροί αυτό καθαυτό μια οικονομική ή τεχνική λειτουργία.

"Ιδιαίτερα Πολύπλοκη Σύμβαση" νοείται κάθε σύμβαση της οποίας οι βασικές παράμετροι (τεχνικές, χρηματοοικονομικές, λειτουργικές, νομικές και άλλες) δεν μπορούν αντικειμενικά να προσδιορισθούν εξαρχής από την Αναθέτουσα Αρχή.

"Μικτή Σύμβαση" νοείται κάθε σύμβαση της οποίας το αντικείμενο δεν αφορά αποκλειστικά την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών αλλά περιλαμβάνει στοιχεία και από τις δύο προαναφερόμενες δραστηριότητες.

"Προκήρυξη" ή "Προκήρυξη Διαγωνισμού" νοείται το έγγραφο με το οποίο η Αναθέτουσα Αρχή:

- καθορίζει τη μορφή και τα επί μέρους στάδια της Διαδικασίας Ανάθεσης,

- περιγράφει το αντικείμενο της σύμβασης που προτίθεται να αναθέσει και, ενδεχομένως, συγκεκριμένους ουσιώδεις όρους αυτής,

- περιγράφει το εκτιμώμενο συμβατικό αντάλλαγμα ή το εκτιμώμενο αντίτιμο παροχής υπηρεσιών, εφόσον είναι αντικειμενικά δυνατός ο προσδιορισμός τους,

- αναφέρει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της Αναθέτουσας Αρχής και τις τυχόν ειδικές ρυθμίσεις και δικαιώματα των οποίων μπορεί να κάνει χρήση, όπως δικαίωμα περιορισμού Υποψηφίων, δικαίωμα να ζητά διευκρινίσεις και συμπληρώσεις,

- αναφέρει τις εφαρμοστέες στη Διαδικασία Ανάθεσης νομοθετικές διατάξεις,

- καθορίζει τα προσόντα και τις ικανότητες που πρέπει να συγκεντρώνουν οι Υποψήφιοι και

- προσδιορίζει τους άλλους λοιπούς όρους που θα ισχύσουν κατά τη Διαδικασία Ανάθεσης, καθώς και τα παραρτήματα αυτού. .

"Προσφώνων" νοείται κάθε Ιδιωτικός Φορέας που έχει υποβάλει Προσφορά στο πλαίσιο Διαδικασίας Ανάθεσης. Προσφέρον μπορεί να είναι κάθε κατ' επάγγελμα εργολήπτης ή πάροχος υπηρεσιών και κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο με αντικείμενο δραστηριότητας που περιλαμβάνει το αντικείμενο στο οποίο αφορά το προς εκτέλεση έργο ή υπηρεσία, εφόσον εκτελεί τα αντίστοιχα έργα ή παρέχει τις ζητούμενες υπηρεσίες στην ελεύθερη αγορά.

"Προσφορά" νοείται το σύνολο των οικονομικών, τεχνικών, χρηματοδοτικών και άλλων προτάσεων που υποβάλλουν οι Υποψήφιοι για την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών στο πλαίσιο Διαδικασίας Ανάθεσης, κατόπιν πρόσκλησης της Αναθέτουσας Αρχής και σύμφωνα με τις απαιτήσεις που αυτή έχει θέσει με την Προκήρυξη και τα παραρτήματά της και τα τυχόν άλλα έγγραφα της Διαδικασίας Ανάθεσης.

"Συμβάσεις" νοούνται οι Μικτές Συμβάσεις, οι Συμβάσεις Έργων και οι Συμβάσεις Υπηρεσιών.

"Συμβάσεις Έργου" νοούνται οι συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο είτε την εκτέλεση, είτε συγχρόνως τη μελέτη και την εκτέλεση, εργασιών που αφορούν στην εκτέλεση, με οποιαδήποτε μέσα, ενός έργου το οποίο ανταποκρίνεται στις οριζόμενες από την Αναθέτουσα Αρχή ανάγκες.

"Συμβάσεις Υπηρεσιών" νοούνται οι συμβάσεις, πλην των Συμβάσεων Έργων, που έχουν ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών οποιασδήποτε φύσης.

"Υποψήφιος" νοείται κάθε Ιδιωτικός Φορέας (ή οι ενώσεις ή κοινοπραξίες Ιδιωτικών Φορέων) που συμμετέχει σε Διαδικασία Ανάθεσης.

Άρθρο 9 Γενικές Αρχές

1. Γενικές Αρχές

(α) Στο πλαίσιο των Διαδικασιών Ανάθεσης και στις σχέσεις του Δημόσιου Φορέα που ενεργεί ως Αναθέτουσα Αρχή με τους Υποψηφίους ή Προσφέροντες, καθώς και με κάθε τρίτο εμπλεκόμενο πρόσωπο, ισχύουν οι αρχές της ίσης μεταχείρισης, της διαφάνειας, της αναλογικότητας, της αμοιβαίας αναγνώρισης, της προστασίας του δημόσιου συμφέροντος, της προστασίας των δικαιωμάτων των ιδιωτών, της ελευθερίας του ανταγωνισμού και της προστασίας του περιβάλλοντος και της βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης, όπως αυτές ορίζονται στην παράγραφο 2.

(β) Οι διατάξεις της παραγράφου 2 εφαρμόζονται σε όλες τις Διαδικασίες Ανάθεσης ανεξαρτήτως του είδους της Σύμβασης της οποίας επιδιώκεται η σύναψη.

2. Εξειδίκευση γενικών αρχών

Στο νόμο αυτόν οι γενικές αρχές της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού έχουν την ακόλουθη έννοια:

(α) Ίση μεταχείριση σημαίνει την αποφυγή οποιασδήποτε διάκρισης με βάση την ιθαγένεια ή οποιοδήποτε άλλο κριτήριο που δεν δικαιολογείται από αντικειμενικούς λόγους. Στο περιεχόμενο της αρχής αυτής υπάγεται όχι μόνο ο καθορισμός όρων πρόσβασης σε μια οικονομική δραστηριότητα χωρίς διακρίσεις, αλλά και η λήψη από τις δημόσιες αρχές όλων των μέτρων που είναι σε θέση να εξασφαλίζουν την άσκηση αυτής της δραστηριότητας.

(β) Διαφάνεια είναι η δημοσιοποίηση της πρόθεσης της Αναθέτουσας Αρχής να προβεί στη σύναψη Σύμβασης Έργου ή Υπηρεσιών ή Μικτής Σύμβασης, ώστε να εξασφαλίζεται η δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού χωρίς στρεβλώσεις.

(γ) Αναλογικότητα σημαίνει ότι κάθε μέτρο που επιλέγεται από την Αναθέτουσα Αρχή πρέπει να είναι αναγκαίο και πρόσφορο για την επίτευξη του στόχου, στον οποίο αποβλέπει, και να προκαλεί τα λιγότερα δυνατά προβλήματα στην άσκηση μιας οικονομικής δραστηριότητας. Ιδίως στα πλαίσια των Διαδικασιών Ανάθεσης δεν επιτρέπεται να αξιώνονται τεχνικές, επαγγελματικές ή χρηματοοικονομικές ικανότητες δυσανάλογες και υπερβολικές σε σχέση με το αντικείμενο της σχετικής Σύμβασης Έργου ή Υπηρεσιών ή της Μικτής Σύμβασης.

(δ) Αμοιβαία αναγνώριση σημαίνει ότι η Αναθέτουσα Αρχή υποχρεούται να δεχθεί τις τεχνικές προδιαγραφές, τους ελέγχους, καθώς επίσης τους τίτλους, τα πιστοποιητικά και τα προσόντα που απαιτούνται σε άλλο κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο μέτρο που αναγνωρίζονται ως ισοδύναμα με εκείνα τα οποία απαιτούνται στην Ελλάδα.

(ε) Προστασία του δημόσιου συμφέροντος σημαίνει ότι κατά τη λήψη της απόφασης για την ανάθεση Σύμβασης Έργου ή Υπηρεσιών ή Μικτής Σύμβασης λαμβάνονται υπόψη:

- οι σχετικές χρηματοδοτικές ανάγκες και η κατά το δυνατό ελαχιστοποίηση της οικονομικής επιβάρυνσης ή συμβολής της Αναθέτουσας Αρχής,

- οι ανάγκες των χρηστών για βελτιωμένες υπηρεσίες και

- η ανάγκη χρήσης εξειδικευμένης τεχνογνωσίας.

(στ) Προστασία των δικαιωμάτων των ιδιωτών σημαίνει ότι οι αποφάσεις, θετικές, αρνητικές ή απορριπτικές, πρέπει να είναι αιτιολογημένες και να μπορούν να αποτελούν αντικείμενο ένδικης προστασίας των Ιδιωτικών Φορέων και των ιδιωτών εν γένει. Στην έννοια της ένδικης προστασίας περιλαμβάνεται και η προσωρινή ένδικη προστασία.

(ζ) Αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού σημαίνει ότι:

- διασφαλίζεται η μεγαλύτερη δυνατή συμμετοχή Υποψηφίων που είναι ικανοί να εκτελέσουν τα έργα ή να παράσχουν τις υπηρεσίες που επιθυμεί η Αναθέτουσα Αρχή,

- ο διαγωνισμός διεξάγεται με ίσους όρους και αντικειμενικά κριτήρια και

- αποτρέπεται η δημιουργία μονοπωλιακών ή ολιγοπωλιακών καταστάσεων ή στρεβλώσεων.

(η) Αρχή της προστασίας του περιβάλλοντος και της βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης σημαίνει ότι κατά τον προγραμματισμό και την εκτέλεση των Συμβάσεων Έργ-

που ή Υπηρεσιών ή των Μικτών Συμβάσεων, λαμβάνεται υπόψη ότι το φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον συνιστά αγαθό που προστατεύεται αυτοτελώς, προκειμένου να εξασφαλισθεί η οικολογική ισορροπία και να διαφυλαχθούν οι φυσικοί πόροι προς χάρη των επόμενων γενεών.

Άρθρο 10 Ανάθεση

1. Κριτήρια Ανάθεσης

Η ανάθεση των Συμβάσεων από το Δημόσιο Φορέα που ενεργεί ως Αναθέτουσα Αρχή γίνεται είτε με το κριτήριο της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη Προσφοράς είτε με το κριτήριο της χαμηλότερης τιμής.

2. Η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη Προσφορά

Όταν η ανάθεση γίνεται με βάση το κριτήριο της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη Προσφοράς, η Αναθέτουσα Αρχή εξετάζει και συνεκτιμά, πλην των οικονομικών παραμέτρων και διάφορες άλλες παραμέτρους του αντικειμένου της Σύμβασης, όπως είναι η ποιότητα, η τιμή, η τεχνική αρτιότητα, τα αισθητικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, το κόστος λειτουργίας, η αποδοτικότητα και η τεχνική συνδρομή, η ημερομηνία παράδοσης και η προθεσμία παράδοσης ή εκτέλεσης κ.λπ.. Τα κριτήρια αυτά πρέπει να προσδιορίζονται με σαφήνεια από την Αναθέτουσα Αρχή στο πλαίσιο της Διαδικασίας Ανάθεσης. Η σχετική στάθμιση που προσδίδει η Αναθέτουσα Αρχή σε καθένα από τα κριτήρια αυτά για τον προσδιορισμό της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη Προσφοράς πρέπει επίσης να γνωστοποιείται στους Υποψηφίους. Η στάθμιση αυτή μπορεί να εκφράζεται και με τον καθορισμό ανώτατου και κατώτατου ορίου (εύρους). Σε περίπτωση που η στάθμιση δεν είναι δυνατή, η Αναθέτουσα Αρχή προσδιορίζει την προτεραιότητα των κριτηρίων που έχει επιλέξει με την κατάρτιση πίνακα, όπου τα κριτήρια αυτά εμφανίζονται κατά φθίνουσα σειρά σπουδαιότητας.

3. Όταν η ανάθεση γίνεται με το κριτήριο της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη Προσφοράς, η Αναθέτουσα Αρχή μπορεί να επιτρέψει την υποβολή εναλλακτικών προσφορών. Η δυνατότητα αυτή πρέπει να επισημαίνεται ρητά στην Προκήρυξη Διαγωνισμού, διαφορετικά οι εναλλακτικές προσφορές απορρίπτονται από την Αναθέτουσα Αρχή. Στο μέτρο που επιτρέπονται, οι ελάχιστες προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι εναλλακτικές προσφορές, καθώς και ο τρόπος υποβολής τους περιλαμβάνονται στην Προκήρυξη ή στα παραρτήματα αυτής. Η Αναθέτουσα Αρχή λαμβάνει υπόψη της αποκλειστικά και μόνο τις εναλλακτικές προσφορές που ανταποκρίνονται στις ελάχιστες προϋποθέσεις που έχει ορίσει.

4. Ασυνήθιστα χαμηλές Προσφορές και κρατικές ενισχύσεις

Όταν οι Προσφορές που κατέθεσαν οι Προσφέροντες στην Αναθέτουσα Αρχή εμφανίζονται ασυνήθιστα χαμηλές σε σχέση με το εκτιμώμενο κόστος του αντικείμενου της Σύμβασης, η Αναθέτουσα Αρχή, πριν απορρίψει τις Προσφορές αυτές, οφείλει να ζητήσει γραπτώς διευκρινίσεις από τους Προσφέροντες. Οι διευκρινίσεις αυτές μπορούν να αφορούν ιδίως στη μέθοδο εκτέλεσης των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών, τις τεχνικές λύσεις που προτείνονται, τις εξαιρετικά ευνοϊκές συνθήκες που ενδεχομένως συντρέχουν για την εκτέλεση των έργων ή

την παροχή των υπηρεσιών και την ενδεχόμενη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης στον Προσφέροντα. Εφόσον διαπιστωθεί ότι μια προσφορά είναι ασυνήθιστα χαμηλή λόγω κρατικής ενίσχυσης που θα χορηγηθεί στον Προσφέροντα, η Προσφορά μπορεί να απορριπτεί αποκλειστικά για το λόγο αυτόν μόνο μετά από διαβούλευση με τον Προσφέροντα, και εφόσον αυτός δεν είναι σε θέση να αποδείξει, εντός εύλογης προθεσμίας την οποία τάσσει η Αναθέτουσα Αρχή, ότι η εν λόγω ενίσχυση θα χορηγηθεί σε νόμιμα πλαίσια.

Άρθρο 11 Διαδικασίες Ανάθεσης

1. Ανοικτές και κλειστές διαδικασίες

Για την ανάθεση και σύναψη Μικτών Συμβάσεων, Συμβάσεων Έργου και Συμβάσεων Υπηρεσιών, οι Αναθέτουσες Αρχές εφαρμόζουν είτε Διαδικασίες Ανοικτού Τύπου είτε Διαδικασίες Κλειστού Τύπου.

2. Όροι Διαδικασίας Ανταγωνιστικού Διαλόγου

Υπό τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 13, οι Αναθέτουσες Αρχές μπορούν να συνάπτουν Μικτές Συμβάσεις, Συμβάσεις Έργου και Συμβάσεις Υπηρεσιών ακολουθώντας Διαδικασίες Ανταγωνιστικού Διαλόγου.

3. Όροι Διαδικασίας Διαπραγμάτευσης

Υπό τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 14 οι Αναθέτουσες Αρχές μπορούν να συνάπτουν Συμβάσεις Έργου και Συμβάσεις Υπηρεσιών ακολουθώντας Διαδικασίες Διαπραγμάτευσης.

Άρθρο 12 Γενικές διατάξεις για τη διεξαγωγή των Διαδικασιών Ανάθεσης

1. Ελάχιστα προσόντα και ικανότητες

Με την επιφύλαξη της τήρησης των γενικών αρχών που περιγράφονται στο άρθρο 9, η Αναθέτουσα Αρχή μπορεί να καθορίζει τα ελάχιστα προσόντα και ικανότητες που οφείλουν να συγκεντρώνουν οι Υποψήφιοι. Τα ελάχιστα αυτά προσόντα και ικανότητες αναφέρονται στην Προκήρυξη Διαγωνισμού.

2. Περιορισμός Υποψηφίων

Στις Διαδικασίες Κλειστού Τύπου, στις Διαδικασίες Διαπραγμάτευσης (εφόσον γίνονται με δημοσίευση Προκήρυξης Διαγωνισμού) και στις Διαδικασίες Ανταγωνιστικού Διαλόγου, η Αναθέτουσα Αρχή μπορεί να περιορίζει τον αριθμό των Υποψηφίων οι οποίοι προσκαλούνται για να υποβάλουν Προσφορά, να διαπραγματευθούν ή να συμμετάσχουν στο διάλογο, υπό τον όρο να υπάρχει ικανός αριθμός Υποψηφίων. Με την Προκήρυξη Διαγωνισμού, η Αναθέτουσα Αρχή προσδιορίζει τα κριτήρια που προτίθεται να χρησιμοποιήσει για την επιλογή των Υποψηφίων που θα καλέσει, τον ελάχιστο αριθμό Υποψηφίων που προβλέπει ότι θα καλέσει και, ενδεχομένως, το μέγιστο αριθμό. Τα κριτήρια αυτά πρέπει να είναι αντικειμενικά και να μην εισάγουν διακρίσεις μεταξύ των Υποψηφίων. Στις Διαδικασίες Κλειστού Τύπου, ο ελάχιστος αριθμός Υποψηφίων είναι πέντε. Στη Διαδικασία Διαπραγμάτευσης (εφόσον γίνεται με δημοσίευση Προκήρυξης) και στη Διαδικασία Ανταγωνιστικού Διαλόγου, ο ελάχιστος αριθμός Υποψηφίων είναι τρεις. Σε κάθε περίπτωση, ο αριθμός των προσκαλούμενων Υποψηφίων πρέπει να είναι επαρκής ώστε να διασφαλίζεται πραγματικός ανταγωνισμός. Οι Αναθέτουσες Αρχές καλούν αριθμό Υποψηφίων τουλάχιστον ίσο προς τον ελάχιστο αριθμό Υποψηφίων που

έχει καθορισθεί εκ των προτέρων. Αν ο αριθμός των Υποψηφίων, που ικανοποιούν τα κριτήρια επιλογής και τα ελάχιστα προσόντα και ικανότητες που έχουν καθορισθεί με την Προκήρυξη, είναι μικρότερος από το ελάχιστο όριο, η Αναθέτουσα Αρχή μπορεί να συνεχίζει τη Διαδικασία Ανάθεσης καλώντας τον Υποψήφιο ή τους Υποψηφίους που πληρούν τα ελάχιστα προσόντα και ικανότητες. Η Αναθέτουσα Αρχή δεν μπορεί να περιλαμβάνει στη Διαδικασία Ανάθεσης πρόσωπα που δεν υπέβαλαν αίτηση συμμετοχής ή Υποψηφίους που δεν συγκεντρώνουν τα ελάχιστα προσόντα και ικανότητες που έχουν καθορισθεί.

Άρθρο 13 Ανταγωνιστικός διάλογος

1. Ιδιαίτερα πολύπλοκες Συμβάσεις

Στις Ιδιαίτερα Πολύπλοκες Συμβάσεις, η Αναθέτουσα Αρχή, και εφόσον κρίνει ότι η τήρηση Διαδικασίας Ανοικτού Τύπου ή Κλειστού Τύπου δεν επιτρέπει την ανάθεση συγκεκριμένης Σύμβασης, μπορεί να προσφύγει στη Διαδικασία Ανταγωνιστικού Διαλόγου σύμφωνα με το άρθρο αυτό.

2. Κριτήριο ανάθεσης Διαδικασίας Ανταγωνιστικού Διαλόγου

Στη Διαδικασία Ανταγωνιστικού Διαλόγου, η ανάθεση της Σύμβασης Σύμπραξης πραγματοποιείται αποκλειστικά και μόνο με βάση το κριτήριο της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη Προσφοράς.

3. Προσδιορισμός αναγκών και απαιτήσεων της Αναθέτουσας Αρχής

Η Αναθέτουσα Αρχή δημοσιεύει Προκήρυξη Διαγωνισμού η οποία περιλαμβάνει περιγραφή των αναγκών και απαιτήσεών της οι οποίες μπορούν να περιέχονται, εφόσον αυτό απαιτείται, και σε παραρτήματα της Προκήρυξης.

4. Διεξαγωγή διαλόγου και προσδιορισμός των προσφορότερων λύσεων

Η Αναθέτουσα Αρχή προβαίνει με τους Υποψηφίους που επελέγησαν σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 15 σε διάλογο, σκοπός του οποίου είναι η διερεύνηση και ο προσδιορισμός των μέσων που μπορούν να ικανοποιήσουν με τον καλύτερο τρόπο τις ανάγκες της. Κατά τη διάρκεια του διαλόγου αυτού, η Αναθέτουσα Αρχή εξασφαλίζει την ίση μεταχείριση όλων των Υποψηφίων μεριμνώντας, μεταξύ άλλων, για την παροχή της ίδιας επακριβώς πληροφόρησης σε όλους τους Υποψηφίους. Οι λύσεις, προτάσεις και εν γένει εμπιστευτικές πληροφορίες που περιέχονται σε γνώση της Αναθέτουσας Αρχής από έναν Υποψήφιο είναι εμπιστευτικές και δεν γνωστοποιούνται στους άλλους Υποψηφίους χωρίς τη συναίνεσή του.

5. Διάλογος σε διαδοχικές φάσεις

Η Αναθέτουσα Αρχή μπορεί να προβλέψει ότι η Διαδικασία Ανταγωνιστικού Διαλόγου δύναται να διεξαχθεί και σε διαδοχικές φάσεις, σε τρόπο ώστε να μειώνεται ο αριθμός των υπό εξέταση λύσεων κατά τη φάση του διαλόγου με την εφαρμογή των κριτηρίων ανάθεσης που αναφέρονται στην Προκήρυξη Διαγωνισμού. Μνεία της δυνατότητας αυτής περιλαμβάνεται στην Προκήρυξη Διαγωνισμού ή και σε ξεχωριστό έγγραφο το οποίο και γνωστοποιείται σε όλους τους Υποψηφίους.

6. Λήξη Διαλόγου και υποβολή Προσφορών

Η Αναθέτουσα Αρχή, αφού επιλέγει τη λύση ή τις λύσεις που ανταποκρίνονται καλύτερα στις ανάγκες της, κηρύσσει τη λήξη του διαλόγου και ενημερώνει σχετικά τους

Υποψηφίους, τους οποίους καλεί να υποβάλουν την τελική Προσφορά τους, με βάση τη λύση ή τις λύσεις που επελέγησαν κατά τη διάρκεια του διαλόγου.

7. Πληρότητα Προσφορών

Οι Προσφορές πρέπει να περιέχουν όλα τα στοιχεία που είναι αναγκαία για την υλοποίηση της λύσης που επιλέχθηκε κατά τη διαδικασία του διαλόγου.

8. Παροχή διευκρινίσεων, συμπληρώσεις και προϋποθέσεις αυτών.

Η Αναθέτουσα Αρχή δύναται, εφόσον το κρίνει σκόπιμο, να ζητά από τους Προσφέροντες να παράσχουν διευκρινίσεις σχετικά με τις Προσφορές τους ή να τις συμπληρώνουν, εφόσον οι διευκρινίσεις ή συμπληρώσεις αυτές:

- δεν επιφέρουν τροποποίηση των βασικών στοιχείων της Προσφοράς,

- δεν προξενούν στρέβλωση του ανταγωνισμού και

- δεν εισάγουν διακρίσεις σε βάρος οποιουδήποτε Προσφέροντος.

9. Αξιολόγηση Προσφορών. Επιλογή της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη Προσφοράς

Η Αναθέτουσα Αρχή αξιολογεί τις Προσφορές με βάση τα κριτήρια ανάθεσης που έχουν καθορισθεί στην Προκήρυξη και επιλέγει την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη Προσφορά, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 10. Η Αναθέτουσα Αρχή δύναται να ζητά από τον Προσφέροντα που υπέβαλε την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη Προσφορά είτε να παράσχει διευκρινίσεις σχετικά με την Προσφορά του είτε να τη συμπληρώσει, εφόσον η διευκρίνιση ή συμπλήρωση αυτή:

- δεν επιφέρει τροποποίηση των βασικών στοιχείων της Προσφοράς του Προσφέροντος,

- δεν προξενεί στρέβλωση του ανταγωνισμού και

- δεν εισάγει διακρίσεις σε βάρος οποιουδήποτε άλλου Προσφέροντος.

10. Απονομή βραβείων

Η Αναθέτουσα Αρχή, εφόσον κρίνει ότι το κόστος της συμμετοχής στη Διαδικασία Ανταγωνιστικού Διαλόγου είναι υψηλό, δύναται να απονέμει βραβεία ή να καταβάλει μέρος του σχετικού κόστους στους Προσφέροντες. Σχετική μνεία πρέπει να γίνεται στην Προκήρυξη.

Άρθρο 14 Διαδικασίες Διαπραγμάτευσης

1. Περιπτώσεις εφαρμογής μετά από Προκήρυξη Διαγωνισμού

Η Αναθέτουσα Αρχή μπορεί να αναθέτει και να συνάπτει Συμβάσεις Έργου, Υπηρεσιών ή Μικτές Συμβάσεις εφαρμόζοντας τη Διαδικασία Διαπραγμάτευσης, μετά από τη δημοσίευση Προκήρυξης Διαγωνισμού, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

(α) Μετά από Διαδικασία Ανοικτού ή Κλειστού Τύπου ή Ανταγωνιστικού Διαλόγου εφόσον:

αα) οι Προσφορές που κατατέθηκαν είτε ήσαν απαράδεκτες με βάση διάταξη νόμου είτε δεν ανταποκρίνονταν στους όρους και προϋποθέσεις του νόμου αυτού και δη του άρθρου 15 ή της Προκήρυξης,

ββ) οι όροι της προτεινόμενης Σύμβασης δεν τροποποιούνται ουσιαστικά σε σχέση με τους όρους που είχαν προταθεί κατά την προηγούμενη διαδικασία Ανοικτού ή Κλειστού Τύπου ή Ανταγωνιστικού Διαλόγου.

(β) Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν πρόκειται για έργα ή υπηρεσίες των οποίων η φύση ή διάφοροι αστάθμητοι παράγοντες δεν επιτρέπουν το συνολικό προκαθορισμό των τιμών.

(γ) Όταν πρόκειται για Σύμβαση Υπηρεσιών και δη για παροχές διανοητικής εργασίας, εφόσον η φύση των υπηρεσιών ή εργασιών αυτών είναι τέτοια ώστε οι προδιαγραφές της Σύμβασης να μην είναι δυνατό να καθορίζονται με επαρκή ακρίβεια και για το λόγο αυτόν να μην είναι εφικτή η ανάθεση της Σύμβασης με επιλογή της καλύτερης Προσφοράς, σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν τις Διαδικασίες Ανοικτού ή Κλειστού Τύπου.

(δ) Στις Συμβάσεις Έργων, για τα έργα που εκτελούνται αποκλειστικά για σκοπούς έρευνας, δοκιμής ή τελειοποίησης και όχι για να εξασφαλίζουν την αποδοτικότητα ή την κάλυψη των δαπανών έρευνας και ανάπτυξης.

2. Διαπραγμάτευση Προσφορών

Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, η Αναθέτουσα Αρχή διαπραγματεύεται με τους Προσφέροντες τις Προσφορές που αυτοί υποβάλλουν, προκειμένου να τις προσαρμόζουν στις προδιαγραφές της Προκήρυξης με απώτερο σκοπό να επιτυγχάνεται η καλύτερη Προσφορά.

3. Κριτήριο ανάθεσης

Κατά τη Διαδικασία Διαπραγμάτευσης, η ανάθεση της Σύμβασης πραγματοποιείται αποκλειστικά και μόνο με βάση το κριτήριο της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη Προσφοράς.

4. Ίση μεταχείριση

Κατά τη διάρκεια της Διαδικασίας Διαπραγμάτευσης, η Αναθέτουσα Αρχή εξασφαλίζει την ίση μεταχείριση όλων των Προσφερόντων μεριμνώντας, μεταξύ άλλων, για την παροχή της ίδιας επακριβώς πληροφόρησης σε όλους. Ειδικότερα, δεν παρέχει, κατά τρόπο που να δημιουργεί διακρίσεις, πληροφορίες που ενδέχεται να ευνοούν ορισμένους Προσφέροντες σε σχέση με άλλους.

5. Διαδικασία Διαπραγμάτευσης σε διαδοχικές φάσεις

Η Αναθέτουσα Αρχή μπορεί να προβλέψει ότι Διαδικασία Διαπραγμάτευσης δύναται να διεξαχθεί και σε διαδοχικές φάσεις με τρόπο που να μειώνει τον αριθμό των Προσφορών που εξετάζονται με την εφαρμογή των κριτηρίων ανάθεσης που αναφέρονται στην Προκήρυξη Διαγωνισμού. Μνεία της δυνατότητας αυτής περιλαμβάνεται στην Προκήρυξη Διαγωνισμού ή και σε ξεχωριστό έγγραφο το οποίο και γνωστοποιείται σε όλους τους Υποψηφίους.

Άρθρο 15

Λόγοι αποκλεισμού Υποψηφίων. Χρηματοοικονομική επάρκεια. Αξιολόγηση. Προσόντα και ικανότητες Υποψηφίου

1. Λόγοι αποκλεισμού

Στα πλαίσια των Διαδικασιών Ανάθεσης και πριν από την ανάθεση της Σύμβασης, η Αναθέτουσα Αρχή ελέγχει αν δεν συντρέχει λόγος αποκλεισμού Υποψηφίων ή Προσφερόντων. Συγκεκριμένα:

(α) Η Αναθέτουσα Αρχή αποκλείει τη συμμετοχή στις Διαδικασίες Ανάθεσης οποιουδήποτε Υποψηφίου που είτε ο ίδιος είτε τα φυσικά πρόσωπα που έχουν εξουσία εκπροσώπησης του ή δύναται να τον ελέγχουν, έχουν καταδικαστεί με αμετάκλητη απόφαση ποινικού δικαστηρίου για αδίκημα το οποίο τιμωρείται με ποινή φυλάκισης τριών μηνών και άνω ή κάθειρξης. Για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής, η Αναθέτουσα Αρχή δύναται να ζητά από τους Υποψηφίους να υποβάλουν σχετικά έγγραφα. Όταν ο Υποψήφιος δεν είναι εγκατεστημένος στην Ελλάδα, αλλά προέρχεται από άλλο κράτος - μέλος της Ευρω-

παϊκής Ένωσης, η Αναθέτουσα Αρχή μπορεί να ζητά τη συνεργασία των αρμόδιων αρχών του κράτους - μέλους του Υποψηφίου.

(β) Η Αναθέτουσα Αρχή έχει το δικαίωμα να αποκλείσει οποιονδήποτε Υποψήφιο ή Προσφέροντα από τη συμμετοχή ή την περαιτέρω συμμετοχή στις Διαδικασίες Ανάθεσης, εφόσον:

α) τελεί υπό πτώχευση, εκκαθάριση ή ειδική εκκαθάριση ή αναγκαστική διαχείριση ή πτωχευτικό συμβιβασμό ή σε οποιαδήποτε ανάλογη κατάσταση που προκύπτει από παρόμοια διαδικασία προβλεπόμενη είτε από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας είτε από τις διατάξεις της νομοθεσίας της χώρας καταγωγής του,

β) έχει κινηθεί εναντίον του διαδικασία κήρυξης σε πτώχευση, εκκαθάρισης, αναγκαστικής διαχείρισης, πτωχευτικού συμβιβασμού ή οποιαδήποτε άλλη παρόμοια διαδικασία προβλεπόμενη είτε από τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας είτε από τις διατάξεις της νομοθεσίας της χώρας καταγωγής του,

γ) έχει καταδικασθεί για αδίκημα σχετικό με την επαγγελματική του διαγωγή, με απόφαση που έχει ισχύ δεδικασμένου, σύμφωνα είτε με τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας είτε με τις διατάξεις της νομοθεσίας της χώρας καταγωγής του,

δ) έχει διαπράξει σοβαρό επαγγελματικό παράπτωμα το οποίο αποδεδειγμένως διαπίστωσε με οποιοδήποτε μέσο η Αναθέτουσα Αρχή,

ε) δεν έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του όσον αφορά την καταβολή των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης σύμφωνα είτε με τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας είτε με τις διατάξεις της νομοθεσίας της χώρας καταγωγής του,

στ) δεν έχει εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του όσον αφορά την πληρωμή των φόρων και τελών σύμφωνα είτε με τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας είτε με τις διατάξεις της νομοθεσίας της χώρας προέλευσης ή σύστασής του,

ζ) προέβη αποδεδειγμένως σε σοβαρές ψευδείς δηλώσεις κατά την παροχή των πληροφοριών που απαιτούνται κατ' εφαρμογή της παραγράφου αυτής ή όταν δεν έχει παράσχει τις πληροφορίες αυτές.

2. Χρηματοοικονομική Επάρκεια

Μετά τη διενέργεια του απαιτούμενου σύμφωνα με την παράγραφο 1 ελέγχου, η Αναθέτουσα Αρχή ελέγχει την οικονομική και χρηματοοικονομική επάρκεια των Υποψηφίων ή Προσφερόντων, περιλαμβανομένων και των στοιχείων που αναφέρονται στα εδάφια (α) έως (γ) της παραγράφου 1 του άρθρου 18, αλλά και στοιχείων σχετικά με την πιστοληπτική τους ικανότητα. Για τον έλεγχο αυτόν, η Αναθέτουσα Αρχή δύναται, μεταξύ άλλων, να ζητά από τους Υποψηφίους ή Προσφέροντες να προσκομίζουν στοιχεία από τα οποία να προκύπτει:

α) η ύπαρξη τραπεζικής χρηματοδότησης ή υποστήριξης σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που θα ορίζονται στην Προκήρυξη Διαγωνισμού,

β) η οικονομική τους κατάσταση (όπως δια μέσου ισολογισμών ή αποσπασμάτων ισολογισμών),

γ) το συνολικό ύψος του κύκλου εργασιών τους ή ο κύκλος εργασιών τους στον τομέα δραστηριότητων που αποτελεί το αντικείμενο της σύμβασης για τις τρεις τελευταίες οικονομικές χρήσεις κατ' ανώτατο όριο,

δ) η δέσμευση τρίτων να υποστηρίξουν τον Υποψήφιο ή Προσφέροντα κατά την εκτέλεση του αντικειμένου της

σύμβασης ή να συμμετάσχουν στη χρηματοδότησή του (όπως δια μέσου δήλωσης του τρίτου), εφόσον γίνεται επίκληση τέτοιας δέσμευσης,

ε) εφόσον ο Υποψήφιος ή Προσφέρων είναι κοινοπραξία, η φύση και έκταση της δέσμευσης για οικονομική συμμετοχή των προσώπων που την απαρτίζουν ή τρίτων (όπως δια μέσου δήλωσης ή βεβαίωσης χορηγούμενης από τα μέλη της κοινοπραξίας),

στ) η πιστοληπτική τους ικανότητα (όπως δια μέσου βεβαίωσης διεθνούς οργανισμού αξιολόγησης από όπου να προκύπτει η σχετική διαβάθμιση).

Σε περίπτωση που ο Υποψήφιος ή Προσφέρων, για βάσιμο λόγο, δεν είναι σε θέση να προσκομίσει τα δικαιολογητικά που ζητεί η Αναθέτουσα Αρχή, μπορεί να αποδεικνύει την οικονομική και χρηματοοικονομική του επάρκεια με οποιοδήποτε άλλο έγγραφο το οποίο η Αναθέτουσα Αρχή κρίνει κατάλληλο.

3. Αξιολόγηση Τεχνικών και Επαγγελματικών Ικανοτήτων

Εκτός από τους ελέγχους που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2, η Αναθέτουσα Αρχή αξιολογεί τις τεχνικές και επαγγελματικές ικανότητες των Υποψηφίων ή Προσφερόντων.

(α) Οι τεχνικές ικανότητες των Υποψηφίων ή Προσφερόντων μπορούν να αποδεικνύονται με έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους τρόπους, ανάλογα με τη φύση, την ποσότητα ή τη σπουδαιότητα και τη χρήση του αντικειμένου της Σύμβασης. Συγκεκριμένα, για τις ανάγκες της ανωτέρω αξιολόγησης, η Αναθέτουσα Αρχή δύναται να ζητά:

αα) υποβολή καταλόγου των εργασιών που έχουν εκτελεσθεί κατά την προηγούμενη πενταετία, με τα πιστοποιητικά και στοιχεία από τα οποία προκύπτει η ορθή εκτέλεσή τους, το σχετικό ποσό, ο τόπος και ο χρόνος πραγματοποίησής τους και η έγκαιρη και προσήκουσα αποπεράτωσή τους,

ββ) υποβολή καταλόγου των κυριότερων παραδόσεων ή των κυριότερων υπηρεσιών που πραγματοποιήθηκαν ή παρασχέθηκαν κατά την προηγούμενη τριετία, με αναφορά του αντίστοιχου ποσού, της ημερομηνίας και του παραλήπτη,

γγ) αναφορά του τεχνικού προσωπικού ή των τεχνικών υπηρεσιών είτε ανήκουν απευθείας στον Υποψήφιο ή Προσφέροντα είτε όχι,

δδ) περιγραφή του τεχνικού εξοπλισμού και των μέτρων που λαμβάνει ο Υποψήφιος ή Προσφέρων για τη διασφάλιση της ποιότητας και περιγραφή του εξοπλισμού μελέτης και έρευνας της επιχείρησής του,

εε) αναφορά επαγγελματικών προσόντων του Υποψηφίου ή Προσφερόντα ή αναφορά των τίτλων σπουδών των διευθυντικών στελεχών του ιδίως των υπευθύνων για την παροχή των υπηρεσιών ή τη διεξαγωγή των εργασιών,

στστ) αναφορά των μέτρων περιβαλλοντικής διαχείρισης που μπορεί να εφαρμόξει ο Υποψήφιος ή Προσφέρων κατά την εκτέλεση της Σύμβασης, όπου αυτό ενδείκνυται,

ζζ) δήλωση σχετικά με το μέσο ετήσιο εργατοϋπαλληλικό δυναμικό του Υποψηφίου ή Προσφερόντος και για τον αριθμό των στελεχών της επιχείρησής του κατά την τελευταία τριετία,

ηη) δήλωση σχετικά με τα μηχανήματα, τις εγκαταστάσεις και τον τεχνικό εξοπλισμό που διαθέτει ο Υποψήφιος ή Προσφέρων για την εκτέλεση της Σύμβασης,

θθ) αναφορά του τμήματος του αντικειμένου της Σύ-

μβασης το οποίο ο Υποψήφιος ή Προσφέρων προτίθεται να αναθέσει σε τρίτους υπό μορφή υπεργολαβίας, καθώς και περιγραφή των βασικών όρων της υπεργολαβίας,

ιι) εφόσον γίνεται επίκληση οικονομικής στήριξης τρίτου για τις ανάγκες της εκτέλεσης της Σύμβασης, βεβαιώσεις του τρίτου αυτού από τις οποίες να προκύπτει η δέσμευσή του να αναλάβει το σύνολο ή μέρος του σχετικού κόστους,

ιαια) προκειμένου για κοινοπραξία, βεβαίωση από την οποία να προκύπτει η φύση και έκταση της δέσμευσης για οικονομική συμμετοχή των προσώπων που την απαρτίζουν ή τρίτων.

(β) Η Αναθέτουσα Αρχή ζητά από τους Υποψηφίους ή Προσφερόντες να αποδεικνύουν την εγγραφή τους σε επαγγελματικό ή εμπορικό μητρώο ή να προσκομίζουν ανάλογο ένορκη βεβαίωση ή πιστοποιητικό. Στις Συμβάσεις Υπηρεσιών, εφόσον οι Υποψήφιοι ή Προσφερόντες πρέπει να διαθέτουν ειδική έγκριση ή να είναι μέλη συγκεκριμένου οργανισμού για να είναι σε θέση να παράσχουν τη σχετική υπηρεσία στη χώρα προέλευσης ή σύστασής τους, η Αναθέτουσα Αρχή είναι δυνατόν να τους ζητά να αποδείξουν ότι διαθέτουν την έγκριση αυτή ή ότι είναι μέλη του εν λόγω οργανισμού.

(γ) Όταν η Αναθέτουσα Αρχή απαιτεί από τους Υποψηφίους ή Προσφερόντες να προσκομίσουν πιστοποιητικά που εκδίδονται από ανεξάρτητους οργανισμούς και βεβαιώνουν την τήρηση εκ μέρους των Υποψηφίων ή Προσφερόντων ορισμένων προτύπων εξασφάλισης της ποιότητας, πρέπει να παραπέμπει σε συστήματα διασφάλισης ποιότητας που βασίζονται στα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα και πιστοποιούνται από οργανισμούς που εφαρμόζουν τα ευρωπαϊκά πρότυπα για την πιστοποίηση. Η Αναθέτουσα Αρχή οφείλει να αναγνωρίζει τα ισοδύναμα πιστοποιητικά που εκδίδουν οργανισμοί που εδρεύουν σε άλλα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(δ) Όταν η Αναθέτουσα Αρχή απαιτεί από τους Υποψηφίους ή Προσφερόντες να προσκομίσουν πιστοποιητικά που εκδίδονται από ανεξάρτητους οργανισμούς και βεβαιώνουν την τήρηση εκ μέρους των Υποψηφίων ή Προσφερόντων ορισμένων προτύπων περιβαλλοντικής διαχείρισης, πρέπει να παραπέμπει είτε στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Οικολογικής Διαχείρισης και Ελέγχου (EMAS) είτε σε πρότυπα περιβαλλοντικής διαχείρισης που βασίζονται σε αντίστοιχα ευρωπαϊκά ή διεθνή πρότυπα.

(ε) Η Αναθέτουσα Αρχή μπορεί να καλεί τους Υποψηφίους ή Προσφερόντες να συμπληρώνουν ή να διευκρινίζουν τα έγγραφα που υπέβαλαν στα πλαίσια των Διαδικασιών Ανάθεσης.

(στ) Ο τρόπος και ο χρόνος προσκόμισής τους καθορίζονται από την Αναθέτουσα Αρχή με την Προκήρυξη.

Άρθρο 16

Κατ' εξαίρεση εφαρμογή διατάξεων του ν. 3049/2002

Σε εξαιρετικές περιπτώσεις και κατά παρέκκλιση των διαδικασιών ανάθεσης των άρθρων 9 έως 15, η Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και με τήρηση των γενικών αρχών του άρθρου 9, δύναται να ενεργήσει ως Αναθέτουσα Αρχή με ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 5, 6 και 7 του ν. 3049/2002. Στην περίπτωση αυτή, κάθε αναφορά στη Διυπουργική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων (Δ.Ε.Α.) νοείται ως αναφορά στη Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ. και κάθε αναφορά στην Ειδική Γραμματεία Αποκρατικοποιήσεων (Ε.Γ.Α.) νοείται ως αναφορά στην Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Άρθρο 17 Σύμβαση Σύμπραξης

1. Συμβατικό Πλαίσιο - Εφαρμοστέα νομοθεσία

Οι Σύμβασεις Σύμπραξης, καθώς και τα Παρεπόμενα Σύμφωνα περιλαμβάνουν τους όρους και τις ρυθμίσεις που καθορίστηκαν από το Δημόσιο Φορέα με τη σχετική Προκήρυξη κατά τη Διαδικασία Ανάθεσης και συνιστούν το μόνο συμβατικό πλαίσιο που δεσμεύει τους εμπλεκόμενους Δημόσιους και Ιδιωτικούς Φορείς.

Στις Συμπράξεις που έχουν υπαχθεί στο καθεστώς του νόμου αυτού, εφαρμόζονται οι όροι της Σύμβασης Σύμπραξης και συμπληρωματικά ο Αστικός Κώδικας.

2. Περιεχόμενο Συμβάσεων Σύμπραξης

Οι Σύμβασεις Σύμπραξης και τα Παρεπόμενα Σύμφωνα περιλαμβάνουν σαφή και αναλυτική περιγραφή των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των μερών σε σχέση με το αντικείμενο της Σύμπραξης. Ειδικότερα, με τις άνω Συμβάσεις προβλέπονται ιδίως τα ακόλουθα:

(α) Το αντικείμενο της Σύμπραξης, συμπεριλαμβανομένων και των προδιαγραφών του έργου ή της υπηρεσίας, το καταβλητέο στον Ιδιωτικό Φορέα συμβατικό αντάλλαγμα και οι διατάξεις βάσει των οποίων θα επιμερίζονται μεταξύ των συμβαλλομένων τα ανταλλάγματα που τυχόν καταβάλλονται από τους τελικούς χρήστες για τη χρήση του έργου ή την παροχή της υπηρεσίας.

(β) Ο τρόπος άσκησης της εποπτείας της εκτέλεσης και λειτουργίας του έργου ή της παροχής της υπηρεσίας είτε μέσω ανεξάρτητων εταιρειών που ο Δημόσιος και ο Ιδιωτικός Φορέας προσλαμβάνουν από κοινού για το σκοπό αυτόν είτε μέσω των αρμόδιων υπηρεσιών του Δημοσίου.

(γ) Οι μέθοδοι διασφάλισης της ποιότητας κατά την εκτέλεση και λειτουργία του έργου ή την παροχή της υπηρεσίας.

(δ) Το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης του αντικειμένου της Σύμπραξης, οι προϋποθέσεις τροποποίησής του, οι ποινικές ρήτρες και τα ανταλλάγματα σε περίπτωση υπέρβασης ή σύντμησης αντίστοιχα του χρονοδιαγράμματος αυτού, η διάρκεια ισχύος της Σύμβασης Σύμπραξης, καθώς και οι προϋποθέσεις της παράτασης ή σύντμησης της διάρκειας αυτής.

(ε) Ο τρόπος με τον οποίο θα παραχωρείται στον Ιδιωτικό Φορέα η χρήση ή η εκμετάλλευση των πάγιων στοιχείων που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση και λειτουργία του έργου ή την παροχή της υπηρεσίας και τα τυχόν προβλεπόμενα ανταλλάγματα.

(στ) Ο τρόπος χρηματοδότησης της υλοποίησης του αντικειμένου της Σύμπραξης.

(ζ) Η τυχόν απαιτούμενη εκ μέρους του Δημοσίου Φορέα έγκριση των χρηματοδοτικών συμβάσεων του Ιδιωτικού Φορέα, καθώς και της διαδικασίας τροποποίησής τους.

(η) Η κατανομή των κινδύνων μεταξύ των μερών και οι συνέπειες επέλευσης γεγονότων που συνιστούν ανωτέρα βία.

(θ) Οι ασφαλιστικές καλύψεις του αντικειμένου της Σύμβασης ή του Ιδιωτικού Φορέα.

(ι) Η προστασία του περιβάλλοντος και των αρχαιοτήτων.

(ια) Η κατοχύρωση δικαιωμάτων πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας.

(ιβ) Ο τρόπος λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του αντικειμένου της Σύμπραξης.

(ιγ) Το ύψος των ανταλλαγμάτων που καταβάλλονται για τη χρήση του έργου ή της υπηρεσίας από τους χρήστες, ο τρόπος είσπραξής τους, καθώς και οι λόγοι και τρόποι αναπροσαρμογής τους.

(ιδ) Ο τρόπος επιμερισμού, μεταξύ του Δημόσιου και του Ιδιωτικού Φορέα, των ωφελειών που θα προκύψουν, είτε από την τυχόν αναχρηματοδότηση των δανείων του Ιδιωτικού Φορέα είτε μετά την επίτευξη ενός συγκεκριμένου ποσοστού απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων του.

(ιε) Η έκταση των εγγυήσεων που παρέχει ο Ιδιωτικός Φορέας για την έγκαιρη και προσηκούσα εκτέλεση, λειτουργία και συντήρηση του έργου ή την προσηκούσα παροχή της υπηρεσίας.

(ιστ) Η υποκατάσταση του Ιδιωτικού Φορέα ή των δανειστών με απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής και οι περιπτώσεις που αυτή επιτρέπεται, καθώς και κάθε σχετικό θέμα.

(ιζ) Η καταβολή αποζημιώσεων και η εν γένει αποκατάσταση της προκληθείσας ζημίας στις περιπτώσεις που οποιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη αθετεί τις συμβατικές του υποχρεώσεις.

(ιη) Οι λόγοι καταγγελίας κάθε σύμβασης και οι συνέπειές της.

(ιθ) Το εφαρμοστέο δίκαιο.

(ικ) Η διαδικασία επίλυσης διαφορών.

(κα) Η σειρά προτεραιότητας των τυχόν προσαρτημάτων ή παραρτημάτων κάθε σύμβασης.

(κβ) Η εξειδίκευση των ελάχιστων απαιτήσεων λειτουργίας και συντήρησης που περιλαμβάνεται στα τεύχη δημοπράτησης.

(κγ) Ο καθορισμός των διαδικασιών παράδοσης του έργου στο Δημόσιο μετά τη λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης, οι τυχόν υποχρεώσεις εκπαίδευσης και μεταφοράς τεχνολογίας του Ιδιωτικού Φορέα στο Δημόσιο Φορέα, οι προδιαγραφές του αντικειμένου κατά την παράδοση και οι εγγυήσεις καθώς και ο χρόνος αυτών μετά την ανάληψη του έργου ή της υπηρεσίας από το Δημόσιο Φορέα.

(κδ) Οι απαιτήσεις υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων και χρηστών του έργου ή της υπηρεσίας.

(κε) Η τυχόν διαδικασία επίλυσης διαφορών από Επιτροπή Εμπειρογνομήνων που ορίζουν από κοινού τα συμβαλλόμενα μέρη.

Άρθρο 18

Θέματα χρηματοδότησης

1. Χρηματοοικονομική επάρκεια και απόδειξη αυτής

Οι Εταιρείες Ειδικού Σκοπού της παραγράφου 4 του άρθρου 1, που αναλαμβάνουν την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών στα πλαίσια Συμπράξεων, φέρουν την ευθύνη και τον κίνδυνο της χρηματοδότησης που απαιτείται για την προσηκούσα εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους από τις σχετικές Συμβάσεις Σύμπραξης ή και τα Παρεπόμενα Σύμφωνα, οφείλουν δε να προσκομίζουν στους Δημόσιους Φορείς στοιχεία από τα οποία να προκύπτει η διαθεσιμότητα χρηματοδότησης που επαρκεί για την εκπλήρωση του συνόλου των υποχρεώσεων που αναλαμβάνονται από αυτές σύμφωνα με τη σχετική Προκήρυξη. Η χρηματοδότηση περιλαμβάνει ιδίως:

(α) τα ίδια κεφάλαια της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού,

(β) τα κεφάλαια που εξασφαλίζει η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού με οποιαδήποτε μορφή δανείου ή πίστωσης και

ιδίως με δάνεια, ομολογίες και τιτλοποίηση μελλοντικών ή υφιστάμενων απαιτήσεων,

(γ) τις αναγκαίες εγγυήσεις ή εξασφαλίσεις που απαιτούνται για παροχή των υπό (α) και (β) ανωτέρω κεφαλαίων ή πιστώσεων,

(δ) τους πόρους από την εκμετάλλευση του αντικειμένου της Σύμπραξης κατά την κατασκευαστική περίοδο.

2. Συμμετοχή Δημόσιων Φορέων και μορφές αυτής - Άλλα ανταλλάγματα

(α) Στη χρηματοδότηση της εκτέλεσης των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών που υπάγονται στο νόμο αυτόν, μπορούν να συμμετέχουν και οι Δημόσιοι Φορείς. Η συμμετοχή αυτή μπορεί να είναι σε χρήμα ή σε είδος. Στην τελευταία περίπτωση, μπορεί να έχει τη μορφή ανταλλαγμάτων όπως ενδεικτικά είναι η παραχώρηση ακινήτων κατά χρήση (εν όλω ή εν μέρει), η παραχώρηση εμπράγματων δικαιωμάτων επί ακινήτων και η εκχώρηση δικαιωμάτων εκμετάλλευσης έργων. Στις περιπτώσεις του προηγούμενου εδαφίου, τα δικαιώματα που παρέχονται στην Εταιρεία Ειδικού Σκοπού δεν μπορεί να εκτείνονται και στο διάστημα που ακολουθεί μετά τη λήξη της Σύμβασης Σύμπραξης.

(β) Οι Δημόσιοι Φορείς επιτρέπεται να συμμετέχουν και στην εκμετάλλευση του αντικειμένου της Σύμπραξης.

(γ) Σε κάθε περίπτωση, η συμμετοχή του Δημόσιου Φορέα και η μορφή ή οι μορφές που θα μπορεί να λάβει, πρέπει να προσδιορίζονται με σαφήνεια στη σχετική Προκήρυξη.

3. Απευθείας συμβάσεις με τους δανειστές.

Για τις ανάγκες της ρύθμισης ειδικών θεμάτων και την εν γένει διευκόλυνση της χρηματοδότησης της εκτέλεσης των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών, οι Δημόσιοι Φορείς δύνανται να συνάπτουν συμβάσεις και με τους δανειστές της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄ ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Άρθρο 19

Αντάλλαγμα καταβλητέο από τους χρήστες των έργων ή υπηρεσιών

1. Καθορισμός διαδικασίας είσπραξης συμβατικού ανταλλάγματος

Όταν το συμβατικό ανάλλαγμα της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού εισπράττεται, εν όλω ή εν μέρει, απευθείας από τους τελικούς χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας, η διαδικασία είσπραξης και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια ρυθμίζονται με απόφαση της Δ.Ε.Σ.Δ.Ι.Τ..

2. Συνδρομή του Δημόσιου Φορέα

Ο εκάστοτε εμπλεκόμενος Δημόσιος Φορέας, καθώς και κάθε άλλη αρμόδια δημόσια αρχή παρέχει κάθε συνδρομή που κρίνεται αναγκαία, ώστε η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού να δύνανται να εισπράττει απρόσκοπτα τα ποσά της προηγούμενης παραγράφου που αποτελούν το συμβατικό της ανάλλαγμα.

Άρθρο 20

Έκδοση αδειών

Η έκδοση όλων των αδειών που απαιτούνται για τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, εκμετάλλευση και συντήρηση των έργων ή και την παροχή των υπηρεσιών που έχουν ενταχθεί στο πεδίο εφαρμογής γίνεται στο όνομα και για λογαριασμό της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού. Οι άδειες αυτές λογίζεται ότι έχουν εκδοθεί,

αν οι αρμόδιες και συναρμόδιες για την έκδοσή τους αρχές δεν έχουν προβεί σε έγγραφη αιτιολογημένη άρνηση έκδοσης μέσα σε αποκλειστική προθεσμία εξήντα ημερών από την υποβολή σχετικού αιτήματος από την Εταιρεία Ειδικού Σκοπού. Αίτημα για χορήγηση άδειας λογίζεται ότι έχει υποβληθεί νομίμως μόνο: (α) εάν συνοδεύεται από τα δικαιολογητικά που είναι κατά νόμο απαραίτητα για την έκδοση της άδειας αυτής και (β) έχει τύχει προελέγχου πληρότητας φακέλου υπό την προϋπόθεση ότι ο προελεγχος αυτός προβλέπεται από την κείμενη νομοθεσία.

Άρθρο 21

Αρχαιολογικά ευρήματα

Σε περίπτωση ανεύρεσης αρχαιοτήτων κατά τη διάρκεια της κατασκευής ο Δημόσιος Φορέας, κατόπιν ειδοποίησης από την Εταιρεία Ειδικού Σκοπού, γνωστοποιεί αυτό στην αρμόδια Αρχαιολογική Υπηρεσία, η οποία υποχρεούται μέσα σε αποκλειστική προθεσμία εξήντα ημερών να υποδείξει τρόπους συνέχισης των εργασιών και να προβεί στις απαιτούμενες ενέργειες για τη διασφάλιση της προστασίας των αρχαιοτήτων. Αν παρέλθει άπρακτη η άνω προθεσμία, η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού δύνανται να ζητήσει και ο Δημόσιος Φορέας υποχρεούται να χορηγήσει χρονική παράταση των προβλεπόμενων συμβατικών προθεσμιών (ση με την καθυστέρηση που προκλήθηκε από τη μη συμμόρφωση της αρμόδιας Αρχαιολογικής Υπηρεσίας και την καθυστέρηση που μπορεί να προκύψει για την εκτέλεση των εργασιών που τυχόν απαιτούνται για την προστασία των ευρημάτων. Στην περίπτωση αυτή, η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού δικαιούται να ζητήσει την ανόρθωση της ζημίας που τυχόν υπέστη από την καθυστέρηση.

Άρθρο 22

Προστασία του περιβάλλοντος

1. Μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Οι απαιτούμενες κατά περίπτωση μελέτες ή προμελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων εκπονούνται και ε-γκρίνονται και οι επιβαλλόμενοι περιβαλλοντικοί όροι καθορίζονται πριν από την ανάθεση της Σύμβασης Σύμπραξης. Αν ο εμπλεκόμενος Δημόσιος Φορέας, για λόγους που δεν θα μπορούσε να έχει εξαρχής προβλέψει ακόμη και με καταβολή ιδιαίτερης επιμέλειας, επιβάλλει πρόσθετους όρους, τότε οφείλει να αποζημιώσει την Εταιρεία Ειδικού Σκοπού για κάθε πρόσθετο κόστος ή δαπάνη της.

2. Μέτρα αυξημένης προστασίας

Στη Σύμβαση Σύμπραξης μπορεί να προβλέπονται μέτρα αυξημένης προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, εφόσον τα μέτρα αυτά είχαν περιληφθεί στη σχετική Προκήρυξη.

Άρθρο 23

Απαλλοτριώσεις

1. Κατεπίγον - Κόστος - Απόφαση

Η απαλλοτρίωση των ιδιοκτησιών που είναι αναγκαίες για την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του νόμου αυτού ή η σύσταση εμπράγματων δικαιωμάτων επί αυτών, όπου αυτό επιτρέπεται, εξυπηρετούν σκοπούς προφανούς δημόσιας ωφέλειας και θεωρούνται κατεπίγουσες και μείζονος σημασίας υπό την προϋπόθεση ότι η εξυπηρέτηση σκοπών δημόσιας ωφέλειας στοιχειοθετείται στην οικεία

εγκριτική πράξη της απαλλοτρίωσης. Η απαλλοτρίωση των ιδιοκτησιών αυτών ή η σύσταση εμπράγματων δικαιωμάτων επ' αυτών γίνεται υπέρ του εμπλεκόμενου κάθε φορά Δημόσιου Φορέα. Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού. Αν παρέλθει άπρακτη η τακτή προθεσμία για την ολοκλήρωση της απαλλοτρίωσης ή τη σύσταση εμπράγματων δικαιωμάτων, η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού δικαιούται να ζητήσει και ο Δημόσιος Φορέας υποχρεούται να χορηγήσει χρονική παράταση των προβλεπόμενων συμβατικών προθεσμιών (ση με την καθυστέρηση που προκλήθηκε. Στην περίπτωση αυτή, η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού δικαιούται να ζητήσει την ανόρθωση της ζημίας που τυχόν υπέστη από την καθυστέρηση.

2. Χαρακτηρισμός

Αν η απαλλοτρίωση ή η σύσταση εμπράγματος δικαιώματος επί των παραπάνω ιδιοκτησιών γίνεται με δαπάνες της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού, οι δαπάνες αυτές συνιστούν αντάλλαγμα για τη χρήση των ιδιοκτησιών αυτών ή των επ' αυτών εμπράγματων δικαιωμάτων.

Άρθρο 24

Δημόσιες Υπηρεσίες και Εργασίες Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας

Οι Δημόσιες Υπηρεσίες, οι Επιχειρήσεις και οι Οργανισμοί Κοινής Ωφέλειας προβαίνουν αμέσως και κατά προτεραιότητα στην εκτέλεση εργασιών και στις ενέργειες αρμοδιότητάς τους, που είναι αναγκαίες ή χρήσιμες για την ομαλή και απρόσκοπτη εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών του νόμου αυτού. Αν οι Δημόσιες Υπηρεσίες, οι Επιχειρήσεις και οι Οργανισμοί Κοινής Ωφέλειας δεν συμμορφώνονται με τις ανωτέρω υποχρεώσεις τους, η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού δικαιούται να ζητήσει και ο Δημόσιος Φορέας υποχρεούται να χορηγήσει χρονική παράταση των προβλεπόμενων συμβατικών προθεσμιών (ση με την καθυστέρηση που προκλήθηκε από τη μη συμμόρφωση. Στην περίπτωση αυτή η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού δικαιούται να ζητήσει την ανόρθωση της ζημίας που τυχόν υπέστη από την καθυστέρηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ' ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Άρθρο 25

Εκχώρηση απαιτήσεων

Οι Εταιρείες Ειδικού Σκοπού που συμβάλλονται σε Συμβάσεις Σύμπραξης δύνανται να εκχωρούν μέρος ή το σύνολο των συμβατικών τους αξιώσεων, υφιστάμενων και μελλοντικών, εφόσον αυτές προσδιορίζονται ή είναι δυνατόν να προσδιορισθούν με οποιονδήποτε τρόπο, σε πιστωτικά ή χρηματοδοτικά ιδρύματα ή οποιαδήποτε άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που υπόκεινται σε εποπτεία κεντρικής τράπεζας ή άλλης αρμόδιας ανεξάρτητης αρχής, τα οποία συμμετέχουν στη χρηματοδότηση της υλοποίησης του αντικείμενου της Σύμβασης Σύμπραξης ή συμβάλλονται με τέτοια πιστωτικά ή χρηματοδοτικά ιδρύματα ή οποιαδήποτε άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που υπόκεινται σε εποπτεία υπό οποιαδήποτε ιδιότητα, όπως εκδοχέας, διαδόχου ή αντισυμβαλλομένου προς εξασφάλιση των απαιτήσεών τους από τη χρηματοδότηση αυτή. Επιτρέπεται επίσης η ως άνω εκχώρηση σε αλλοδαπές ή ημεδαπές εταιρείες ειδικού σκοπού προς το σκοπό ττλοποίησης κατ' εφαρμογή του άρθρου 10 του ν. 3156/2003.

Άρθρο 26

Κύρος εμπράγματων ασφαλειών

1. Μεταγενέστερη πτώχευση

Το κύρος των εμπράγματων ασφαλειών που παρασχεθήκαν οποτεδήποτε από την Εταιρεία Ειδικού Σκοπού ή οποιονδήποτε τρίτο υπέρ οποιουδήποτε πιστωτικού ή χρηματοδοτικού ιδρύματος ή οποιαδήποτε άλλου χρηματοπιστωτικού ιδρύματος που υπόκειται σε εποπτεία κεντρικής τράπεζας ή άλλης αρμόδιας ανεξάρτητης αρχής ή Δημόσιου Φορέα ή τρίτου προς εξασφάλιση απαιτήσεών τους κατά της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού από τη χρηματοδότηση ή οποιαδήποτε άλλη σχετική ή παρεπόμενη σύμβαση ή πράξη για την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του νόμου αυτού, δεν θίγεται από την επιβολή οποιουδήποτε συλλογικού μέτρου ικανοποίησης των πιστωτών, που συνεπάγεται την απαγόρευση ή τον περιορισμό της εξουσίας διάθεσης των περιουσιακών στοιχείων της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού ή του τρίτου που συνέστησε την ασφάλεια, ούτε από την υποβολή σχετικής αίτησης κατ' αυτών. Το ίδιο ισχύει και όταν πρόκειται για μελλοντικές απαιτήσεις, η γένεση των οποίων επέρχεται μετά την επιβολή του συλλογικού μέτρου ή την υποβολή της σχετικής αίτησης.

2. Ενδεικτική απαρίθμηση

Το απρόσβλητο των εμπράγματων ασφαλειών σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο ισχύει ιδίως:

- (α) σε υποθήκες ή προσημειώσεις, που εγγράφονται με οποιονδήποτε τίτλο, μετά την εγγραφή τους,
- (β) σε ενέχυρα με ή χωρίς παράδοση κατά τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα, του ν.δ. 177/13.8.1923 ή και τις διατάξεις του ν. 2844/2000 με αντικείμενο κινητά πράγματα ή ομάδα πραγμάτων, μετά τη νομότυπη σύστασή τους,
- (γ) σε ενέχυρα ή εξασφαλιστικές εκχωρήσεις με αντικείμενο παρούσες ή μέλλουσες απαιτήσεις ή και ομάδες απαιτήσεων που προσδιορίζονται ως σύνολο σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 12 του ν. 2844/2000 (ΦΕΚ 220 Α'), μετά τη νομότυπη σύσταση του ενεχύρου ή την αναγγελία της εκχώρησής και
- (δ) σε περιπτώσεις παροχής κυμαινόμενης ασφάλειας σύμφωνα με τα άρθρα 15 έως και 18 του ν. 2844/2000, μετά τη νομότυπη σύσταση του ενεχύρου ή την αναγγελία της εκχώρησής.

3. Δανειστές εις ολόκληρο

Οι κάθε είδους εμπράγματες ασφάλειες, όπως υποθήκες, προσημειώσεις, ενέχυρα, εξασφαλιστικές εκχωρήσεις, που παρέχονται προς εξασφάλιση απαιτήσεων από δάνεια ή άλλες πιστώσεις και χορηγούνται από κοινοπραξία πιστωτικών ή χρηματοδοτικών ιδρυμάτων ή άλλων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που υπόκεινται σε εποπτεία κεντρικής τράπεζας ή άλλης αρμόδιας ανεξάρτητης αρχής, για την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του νόμου αυτού μπορούν, εφόσον οι δανειστές είναι δανειστές εις ολόκληρο για το σύνολο ή μέρος του δανείου ή της πίστωσης κατά την έννοια του άρθρου 489 του Αστικού Κώδικα, να εγγράφονται, να συνιστώνται ή να συνάπτονται για το σύνολό τους (ή το αντίστοιχο μέρος τους) υπέρ ενός εκπροσώπου των δανειστών, ο οποίος ορίζεται στην οικεία πιστωτική σύμβαση και ασκεί όλα τα δικαιώματα που απορρέουν από τις ασφάλειες αυτές ως ενυπόθηκος ή ενεχυρούχος δανειστής ή ως εκδοχέας. Εφόσον η χρη-

ματοδότηση πραγματοποιείται με έκδοση ομολογιακού δανείου, οι σχετικές εμπράγματα ή άλλες ασφάλειες λαμβάνονται από τον εκπρόσωπο των ομολογιούχων κατά τις διατάξεις του ν. 3156/2003.

Άρθρο 27 **Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων**

Για την εφαρμογή των διατάξεων της νομοθεσίας που αναφέρονται σε απαιτήσεις τραπεζών και στις εξασφαλίσεις τους, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων υπάγεται στις αντίστοιχες ρυθμίσεις, εφόσον πρόκειται για δανειακές συμβάσεις και συναφείς δικαιοπραξίες που καταρτίζονται σε σχέση με την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του νόμου αυτού.

Άρθρο 28 **Μεταβιβάσεις μετοχών και εισαγωγή σε χρηματιστηριακή αγορά**

1. Μεταβιβάσεις μετοχών, αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου και εταιρικοί μετασχηματισμοί

Απαιτείται η έγγραφη συναίνεση του Δημόσιου Φορέα προκειμένου να επιχειρηθούν έγκυρα:

(α) εξωχρηματιστηριακή μεταβίβαση μετοχών της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού ή άλλη πράξη με την οποία μεταβιβάζονται τα δικαιώματα ψήφου επί μετοχών του εφόσον αυτές λαμβάνουν χώρα πριν από την έναρξη λειτουργίας του έργου ή την έναρξη της παροχής των υπηρεσιών,

(β) αύξηση μετοχικού κεφαλαίου ή τροποποιήσεις του καταστατικού της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού εκτός από αυτές που είναι υποχρεωτικές από τη Σύμβαση Σύμπραξης, τα Παρεπόμενα Σύμφωνα ή το νόμο,

(γ) έκδοση ομολογιακού δανείου,

(δ) οποιασδήποτε μορφής συγχώνευση, διάσπαση, απορρόφηση ή άλλος εταιρικός μετασχηματισμός της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού.

Οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις για την παροχή της συναίνεσης αυτής καθορίζονται από τη Σύμβαση Σύμπραξης.

2. Εισαγωγή σε χρηματιστηριακή αγορά

Η εισαγωγή των μετοχών της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού σε ελληνική ή αλλοδαπή οργανωμένη αγορά κινητών αξιών και η έκδοση ανταλλάξιμου ομολογιακού δανείου ή ομολογιακού δανείου μετατρέψιμου σε μετοχές, επιτρέπονται μόνο μετά προηγούμενη εγκριτική απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών και των κατά περίπτωση συναρμόδιων Υπουργών.

Άρθρο 29 **Λοιπές ρυθμίσεις**

1. Απαλλαγή από φόρο εισοδήματος επί δεδουλευμένων τόκων

Οι Εταιρείες Ειδικού Σκοπού στις οποίες ανατίθεται η εκτέλεση Συμβάσεων Σύμπραξης απαλλάσσονται από το φόρο εισοδήματος επί των δεδουλευμένων τόκων που αποκτούν μέχρι το χρόνο έναρξης της εκμετάλλευσης.

2. Φορολογική μεταχείριση χρηματοδοτικής συμβολής Δημόσιου Φορέα

Εφόσον καταβληθεί χρηματοδοτική συμβολή από το Δημόσιο Φορέα σύμφωνα με τις διατάξεις του εδαφίου ε' της παραγράφου 3 του άρθρου 9 του ν. 2052/1992, αυτή λογίζεται ως επιχορήγηση κεφαλαίου, δεν επιβαρύνεται με Φ.Π.Α., δεν υπόκειται σε φόρο εισοδήματος ή άλλο φό-

ρο και καταβάλλεται ελεύθερη από οποιαδήποτε κράτηση υπέρ τρίτου.

3. Επιστροφή πιστωτικού υπολοίπου Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (Φ.Π.Α.)

Το πιστωτικό υπόλοιπο Φ.Π.Α. επιστρέφεται σε τρίτους οι οποίοι συμβάλλονται με την Εταιρεία Ειδικού Σκοπού για την εκτέλεση των έργων ή και την παροχή των υπηρεσιών μέσα σε ενενήντα ημέρες από την υποβολή σχετικής αίτησής τους. Σε περίπτωση υπέρβασης της προθεσμίας αυτής θα οφείλεται σε αυτούς τόκος υπερημερίας επί των προς επιστροφή ποσών.

4. Μεταφορά και συμψηφισμός συσσωρευμένων ζημιών της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού

Οι τυχόν συσσωρευμένες ζημιές της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού επιτρέπεται να μεταφέρονται προς συμψηφισμό με τα φορολογητέα κέρδη των δέκα επόμενων χρήσεων.

Άρθρο 30 **Αποσβέσεις**

Το συνολικό κόστος υλοποίησης της Σύμπραξης που θα περιλαμβάνει το κατασκευαστικό κόστος, όπως αυτό προκύπτει από τη σχετική Σύμβαση Σύμπραξης ή το σχετικό Παρεπόμενο Σύμφωνο, συμπεριλαμβανομένου και του αρχικού κόστους του συνολικά απαιτούμενου εξοπλισμού και κάθε κόστος και δαπάνη οποιασδήποτε φύσεως περιλαμβανομένων και των τόκων της Περιόδου Κατασκευής, θα αποσβέννεται, κατ' επιλογή της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού, είτε με τη σταθερή μέθοδο, κατ' όλη τη διάρκεια της περιόδου λειτουργίας του έργου, είτε με τη μέθοδο που προβλέπεται στην παράγραφο 5 του άρθρου 50 του ν. 1914/1990 (ΦΕΚ 178 Α'), με την οποία προστέθηκε πέμπτη παράγραφος στο άρθρο 97 του ν. 1892/1990 (ΦΕΚ 101 Α') και σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο αυτήν.

Άρθρο 31 **Επίλυση διαφορών - Εφαρμοστέο Δίκαιο**

1. Διαιτησία

Κάθε διαφορά που προκύπτει σχετικά με την εφαρμογή, την ερμηνεία ή το κύρος Συμβάσεων Σύμπραξης ή των Παρεπόμενων Συμφώνων επιλύεται με διαιτησία.

2. Κανόνες Διαιτησίας

Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις που ισχύουν για τις διαιτησίες του Δημοσίου, με τη Σύμβαση Σύμπραξης ή τα Παρεπόμενα Σύμφωνα καθορίζονται κανόνες που διέπουν τον ορισμό των διαιτητών, οι εφαρμοστέοι κανόνες διαιτησίας, η έδρα του διαιτητικού δικαστηρίου (ή οργάνου), οι αμοιβές των διαιτητών (εφόσον δεν ορίζονται από τους εφαρμοστέους κανόνες διαιτησίας) και η γλώσσα στην οποία θα διεξαχθεί η διαιτησία. Η διαιτητική απόφαση είναι οριστική και αμετάκλητη και δεν υπόκειται σε κανένα τακτικό ή έκτακτο ένδικο μέσο, αποτελεί δε τίτλο εκτελεστό χωρίς να χρειάζεται να κηρυχθεί αυτό από τα τακτικά Δικαστήρια, και τα αντίδικα μέρη δεσμεύονται να συμμορφωθούν αμέσως με τους όρους της.

3. Εφαρμοστέο Δίκαιο

Για την επίλυση διαφοράς που αναφέρεται στην ερμηνεία ή στην εφαρμογή ή το κύρος της Σύμβασης Σύμπραξης εφαρμόζεται το Ελληνικό Ουσιαστικό Δίκαιο.

Άρθρο 32 **Έναρξη ισχύος**

Ο νόμος αυτός ισχύει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 20 Σεπτεμβρίου 2005

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

Π. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Δ. ΣΙΟΥΦΑΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Γ. ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Γ. ΣΟΥΦΛΙΑΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 21 Σεπτεμβρίου 2005

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
Α. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ

ΑΠΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

I. Γενικό Μέρος

A. Η εκμετάλλευση της εμπειρίας, της τεχνογνωσίας, των πόρων και, γενικά, των δυνατοτήτων των Ιδιωτικών Φορέων μέσα από συνεργασίες με τους Δημόσιους Φορείς προβάλλει ως μια πρόσφορη συμπληρωματική λύση για την αποτελεσματική εκτέλεση έργων και την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών προς τους πολίτες.

B. Από τη διεθνή αλλά και την εγχώρια εμπειρία προκύπτει αβίαστα ότι τα οφέλη που μπορούν να προκύψουν από τις Συμπράξεις είναι ποικίλα και σημαντικά. Ενδεικτικά, μπορούν να αναφερθούν τα ακόλουθα:

- Η έγκαιρη και προσηκούσα ολοκλήρωση των απαιτούμενων έργων και η συγκράτηση του κόστους τους.

- Η καλύτερη και πιο αποτελεσματική εποπτεία της εκτέλεσης των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών λόγω της εμπλοκής των Ιδιωτικών Φορέων που έχουν διακιοιολογημένο συμφέρον στην έγκαιρη διάγνωση τυχόν προβλημάτων.

- Η μετάθεση της υποχρέωσης καταβολής του συμβατικού ανταλλάγματος σε μεταγενέστερο χρόνο, η τμηματική καταβολή του και η εξ αυτών των λόγων δυνατότητα ταυτόχρονης εκτέλεσης περισσότερων έργων.

- Η επίρριψη στους Ιδιωτικούς Φορείς ενός μεγάλου μέρους των κινδύνων (κατασκευαστικού, χρηματοδοτικού, κ.λπ.) που συνδέονται με την υλοποίηση του αντικειμένου της Σύμπραξης.

- Η αποφυγή της επιβάρυνσης του Δημόσιου Χρέους.

- Η «μετεμφύτευση» της εμπειρίας και τεχνογνωσίας των Ιδιωτικών Φορέων στο Δημόσιο και η αξιοποίηση των ανθρώπινων και οικονομικών πόρων των Δημόσιων Φορέων.

Γ. Με το παρόν σχέδιο νόμου δημιουργείται το αναγκαίο νομοθετικό πλαίσιο που θα ενθαρρύνει την εκτέλεση έργων και την παροχή υπηρεσιών μέσω Συμπράξεων. Το αποτέλεσμα αυτό επιτυγχάνεται:

- με τη σύσταση συλλογικού κυβερνητικού οργάνου που θα εξειδικεύει την κυβερνητική πολιτική και θα λαμβάνει κάθε σχετική απόφαση,

- με τη σύσταση διοικητικής υπηρεσίας (Ειδικής Γραμματείας) που θα έχει την ευθύνη της υποστήριξης των εμπλεκόμενων κάθε φορά Δημόσιων και Ιδιωτικών Φορέων κατά την ανάθεση και υλοποίηση των Συμβάσεων Σύμπραξης,

- με την παροχή κινήτρων τόσο στους Δημόσιους Φορείς όσο και στους Ιδιωτικούς Φορείς ώστε να επιλέγουν τη μέθοδο των Συμπράξεων για την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών που επιθυμούν να εκτελέσουν ή να παράσχουν,

- με την άρση νομικών και πρακτικών προβλημάτων που ενδέχεται να προκύψουν κατά την εκτέλεση έργων ή και την παροχή υπηρεσιών μέσω Συμπράξεων.

Η εμπειρία που υπάρχει από την εκτέλεση έργων με το σύστημα της παραχώρησης εκμετάλλευσης (π.χ. Ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου, Αττική Οδός, κ.λπ.) συνηγορεί στο ότι η μέθοδος των Συμπράξεων συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της ανάπτυξης, της απασχόλησης και της κοινωνικής συνοχής.

II. Ειδικό Μέρος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΕΝΝΟΙΑ - ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 1

Εννοια Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα

Παράγραφος 1

Στην παράγραφο αυτή επιχειρείται η οριοθέτηση του δημόσιου τομέα για τις ανάγκες της εφαρμογής του νόμου. Στο πλαίσιο της οριοθέτησης αυτής λήφθηκαν υπόψη και οι διατάξεις του ν. 2414/1996 (ΦΕΚ 135 Α' /1996), αλλά και οι διατάξεις των Οδηγιών 2000/52 (L 193 - 29.7.2000) και 2004/18 (L 134 - 30.4.2004).

Παράγραφος 2

Στην παράγραφο αυτή διατυπώνεται ο ορισμός της Σύμβασης Σύμπραξης. Στο μέτρο που ορισμένα εννοιολογικά στοιχεία της Σύμβασης Σύμπραξης (όπως π.χ. η ανάληψη κατασκευαστικού ή / και επιχειρηματικού κινδύνου από τον Ιδιωτικό Φορέα, η εξυπηρέτηση στόχων δημοσίου συμφέροντος κ.λπ.) έχουν αναγορευθεί σε προϋποθέσεις εφαρμογής του νόμου (βλέπε άρθρο 2 παρ. 1), δεν κρίθηκε σκόπιμο να γίνει ειδική μνεία αυτών και στον ορισμό. Άλλωστε, το ελάχιστο περιεχόμενο της Σύμβασης Σύμπραξης προσδιορίζεται λεπτομερώς στο άρθρο 17 του νόμου.

Παράγραφος 3

Η εκτέλεση έργων ή και η παροχή υπηρεσιών μέσω Συμπράξεων, απαρέγκλιτα απαιτεί τη σύναψη σωρείας συμβάσεων (π.χ. δανειακών συμβάσεων, συμβάσεων παροχής εμπράγματης ασφάλειας, συμβάσεις επίλυσης διαφορών). Για το λόγο αυτόν, είναι αναγκαίο ο νόμος να καταλαμβάνει όχι μόνο τη Σύμβαση Σύμπραξης αλλά και κάθε σύμβαση που συνάπτεται σε εκτέλεσή της ή για την πραγματοποίηση των σκοπών της.

Παράγραφος 4

Κατά τεκμήριο, οι Συμβάσεις Σύμπραξης είναι πολυετούς διάρκειας και το οικονομικό τους αντικείμενο σημαντικό. Με το δεδομένο αυτό, οι τράπεζες που χρηματοδοτούν τους Ιδιωτικούς Φορείς προτιμούν να συναλλάσσονται με Εταιρείες Ειδικού Σκοπού οι οποίες δεν βαρύνονται με άλλες υποχρεώσεις εκτός εκείνων που σχετίζονται με την υλοποίηση του αντικειμένου της Σύμπραξης. Η παράγραφος αυτή, η οποία προβλέπει ότι, στο πλαίσιο των Συμβάσεων Σύμπραξης, οι Ιδιωτικοί Φορείς συμβάλλονται μέσω Εταιρείας Ειδικού Σκοπού που συνιστούν αποκλειστικά και μόνο για τους σκοπούς της Σύμπραξης, ανταναικλά την πρακτική που παγιώως ακολουθείται στο πλαίσιο της εκτέλεσης έργων ή και της παροχής υπηρεσιών μέσω σύμπραξης Δημόσιων και Ιδιωτικών Φορέων. Τέλος, το γεγονός ότι ο Ιδιωτικός Φορέας συμβάλλεται στη Σύμβαση Σύμπραξης μέσω ανώνυμης εταιρείας ειδικού και αποκλειστικού σκοπού, σε συνδυασμό και με τους περιορισμούς που προβλέπονται ως προς τη μεταβίβαση της μετοχής της (βλέπε άρθρο 28 παρ. 1), εξασφαλίζουν την απαιτούμενη διαφάνεια αλλά και τον έλεγχο της μετοχικής του σύνθεσης.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Παράγραφος 1

Η παράγραφος αυτή καθορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί μια Σύμπραξη για να μπορεί να υπαχθεί στις διατάξεις του νόμου.

Με το εδάφιο (α), διευκρινίζεται ότι για την υπαγωγή στο νόμο αρκεί το αντικείμενο της Σύμπραξης να ανήκει στην αρμοδιότητα του Δημόσιου Φορέα βάσει διατάξεως νόμου ή συμβάσεως.

Με το εδάφιο (β), γίνεται αναφορά στα κριτήρια που εφαρμόζει η Eurostat για να χαρακτηρίσει ένα στοιχείο ενεργητικού ως δημόσιο (government asset) ή μη δημόσιο (non-government asset) στοιχείο και αναλόγως να καθορίσει αν αυτό θα πρέπει να εγγράφεται στον ισολογισμό των Δημόσιων Φορέων ή όχι. Σύμφωνα με τη δημοσιευμένη μεθοδολογία της Eurostat αναφορικά με τις «Μακροχρόνιες Συμβάσεις μεταξύ Δημόσιων Φορέων και Μη Κυβερνητικών Εταίρων» («Long Term contracts between government units and non-government partners (Public Private Partnerships)», ένα στοιχείο ενεργητικού θα χαρακτηρίζεται ως μη δημόσιο (non-government asset) μόνον εφόσον προκύπτει ότι ο Ιδιωτικός Φορέας αναλαμβάνει ουσιαστικά μέρος των κινδύνων που συνδέονται με την εκτέλεση της Σύμβασης Σύμπραξης. Δεδομένου ότι τα εφαρμοζόμενα από την Eurostat κριτήρια είναι – εν πολλοίς – ανελαστικά, κρίθηκε σκόπιμο ο ως άνω κανόνας όχι μόνο να αναπαραχθεί στο κείμενο του νόμου αλλά και να αναγορευθεί σε προϋπόθεση εφαρμογής του.

Με το εδάφιο (γ), θεσπίζεται νομοθετικά ότι οι Ιδιωτικοί Φορείς που συνάπτουν Συμβάσεις Σύμπραξης φέρουν και το βάρος της εξεύρεσης των πόρων για τη χρηματοδότηση του αντικειμένου της Σύμπραξης.

Στο εδάφιο (δ), προσδιορίζεται το μέγιστο συνολικό συμβατικό προϋπολογιζόμενο κόστος της υλοποίησης του αντικειμένου της Σύμπραξης.

Παραγράφος 2

Η διάταξη αυτή σκοπό έχει να δώσει τη δυνατότητα υπαγωγής στο νόμο και Συμπράξεων που δεν πληρούν μία ή περισσότερες από τις προϋποθέσεις των εδαφίων (β) έως και (δ) της παραγράφου 1 εφόσον συντρέχουν εξαιρετικές περιστάσεις (π.χ. όταν συντρέχουν λόγοι εξυπηρέτησης δημόσιου συμφέροντος).

Παράγραφος 3

Η διάταξη της παραγράφου αυτής αντανάκλα τη σχετική νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας και επισημαίνει ότι με Συμπράξεις δεν είναι δυνατή η υποκατάσταση ιδιωτών στη θέση του κράτους, σε ό,τι αφορά στην άσκηση της ίδιας της δημόσιας εξουσίας είτε στο πλαίσιο του κράτους δικαίου είτε στο πλαίσιο του κοινωνικού κράτους, στο μέτρο που το τελευταίο έχει διασφαλισθεί συνταγματικά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΔΙΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΣΥΜΠΡΑΞΕΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Άρθρο 3

Διυπουργική Επιτροπή

Η δημιουργία συλλογικού κυβερνητικού οργάνου με τη συμμετοχή του συνόλου των κατά περίπτωση συναρμοδίων Υπουργών διευκολύνει τη χάραξη της κυβερνητικής πολιτικής στον τομέα της εκτέλεσης έργων και της παροχής υπηρεσιών με τη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων, ενώ μπορεί να συμβάλει αποφασιστικά και στην ταχεία επίλυση τυχόν προβλημάτων.

Δεδομένου ότι οι Συμβάσεις Σύμπραξης συνεπάγονται την ανάληψη μακροπρόθεσμων οικονομικών υποχρεώ-

σεων από πλευράς Δημόσιων Φορέων, η προεδρία της Διυπουργικής Επιτροπής και η εποπτεία του έργου της περιέρχονται στον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, που είναι και ο καθ' ύλην αρμόδιος για την εφαρμογή της οικονομικής πολιτικής της κυβέρνησης.

Τέλος, το άρθρο αυτό περιλαμβάνει και ενδεικτική απαρίθμηση των αποφάσεων που λαμβάνει η Διυπουργική Επιτροπή στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων της. Μεταξύ άλλων, προβλέπεται και η δυνατότητα ένταξης των Συμπράξεων στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Άρθρο 4

Ειδική Γραμματεία

Παράγραφοι 1 και 2

Η σύσταση της Ειδικής Γραμματείας που προβλέπεται στο άρθρο αυτό ακολουθεί τα πρότυπα αντίστοιχων υπηρεσιών που λειτουργούν σε άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (π.χ. Μεγάλη Βρετανία, Πορτογαλία). Οι υπηρεσίες αυτές, στις περισσότερες περιπτώσεις, λειτουργούν στο πλαίσιο των Υπουργείων Οικονομικών των χωρών αυτών (π.χ. το PPP Taskforce που λειτουργεί στο πλαίσιο του Treasury στη Μ. Βρετανία) και σκοπός τους είναι η επικουρία της κεντρικής διοίκησης μέσω της διάδοσης του θεσμού των Συμπράξεων και της υποστήριξης των εμπλεκόμενων Δημόσιων και Ιδιωτικών Φορέων κατά την ανάθεση και εκτέλεση των Συμπράξεων Σύμπραξης.

Η Ειδική Γραμματεία εξοπλίζεται με αρμοδιότητες που της επιτρέπουν να παρέχει ουσιαστική συνδρομή στη Διυπουργική Επιτροπή. Μεταξύ άλλων, η Ειδική Γραμματεία είναι επιφορτισμένη και με την παρακολούθηση της επιβάρυνσης που προκύπτει ή μπορεί να προκύπτει για το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων από τις πληρωμές που διενεργούνται στο πλαίσιο Συμπράξεων που υπάγονται στο νόμο.

Παράγραφοι 3 και 4

Με τις διατάξεις των παραγράφων αυτών θεσμοθετείται η ειδική διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται για την υπαγωγή Συμπράξεων στις διατάξεις του νόμου. Η βασική αρχή που διέπει τη διαδικασία αυτή είναι ότι η υπαγωγή στις διατάξεις του νόμου είναι δυνατή και όχι υποχρεωτική. Απαιτείται λοιπόν αίτηση των ενδιαφερόμενων Δημόσιων Φορέων και σχετική έγκριση της Διυπουργικής Επιτροπής. Αν και οι αποφασιστικές αρμοδιότητες παραμένουν στα χέρια της Διυπουργικής Επιτροπής, η Ειδική Γραμματεία, ως αποδέκτης όλης της σχετικής πληροφόρησης, έχει την πρωτοβουλία της κίνησης και του συντονισμού της διαδικασίας αυτής (κατάριση και αναμόρφωση Καταλόγου Προτεινόμενων Συμπράξεων, κοινοποιήσεις προς τους ενδιαφερόμενους Δημόσιους Φορείς, κ.λπ.).

Άρθρο 5

Συνέπειες Απόφασης Υπαγωγής

Το άρθρο αυτό έχει σκοπό να διασφαλίσει:

(α) ότι η Ειδική Γραμματεία θα έχει πρόσβαση σε όλη την πληροφόρηση που είναι αναγκαία για την παροχή ουσιαστικής συνδρομής προς τους Δημόσιους Φορείς και

(β) ότι οι Δημόσιοι Φορείς θα συμμορφώνονται με τις υποδείξεις της Ειδικής Γραμματείας, ώστε η διαδικασία

ανάθεσης των Συμβάσεων Σύμπραξης να διευκολύνεται και να επισπεύδεται μέσω της υποστήριξης που θα παρέχεται στους Δημόσιους Φορείς.

Άρθρο 6
Διατάξεις για την Ε.Γ.Σ.Δ.Ι.Τ.

Στο μέτρο που η επίτευξη των στόχων της Ειδικής Γραμματείας εξαρτάται, σε μεγάλο βαθμό, από την εμπειρία και τα προσόντα των στελεχών της, το άρθρο αυτό καθορίζει όλες τις σχετικές λεπτομέρειες, ώστε να διασφαλίζεται ότι η Ειδική Γραμματεία θα στελεχωθεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Το άρθρο αυτό προσδιορίζει τα προσόντα που πρέπει να έχουν τα στελέχη της και καθιερώνει ασυμβίβαστα. Περαιτέρω, η διάταξη αυτή επιτρέπει την πρόσληψη εξειδικευμένων συμβούλων και προσώπων ειδικών προσόντων που μπορούν να παράσχουν ουσιαστική συνδρομή στην Ειδική Γραμματεία κατά την άσκηση των καθηκόντων της. Τέλος, με τη διάταξη της παραγράφου 6 του άρθρου αυτού, οι Υπουργοί Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομίας και Οικονομικών εξουσιοδοτούνται να εκδίδουν από κοινού αποφάσεις για τη ρύθμιση θεμάτων που άπτονται των αρμοδιοτήτων και της λειτουργίας της Ειδικής Γραμματείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ

Άρθρο 7 – Διατάξεις που εφαρμόζονται στις Διαδικασίες Ανάθεσης / Άρθρο 8 – Ορισμοί / Άρθρο 9 - Γενικές Αρχές / Άρθρο 10 – Ανάθεση / Άρθρο 11 – Διαδικασίες Ανάθεσης / Άρθρο 12 – Γενικές Διατάξεις για τη διεξαγωγή των Διαδικασιών Ανάθεσης / Άρθρο 13 – Ανταγωνιστικός Διάλογος / Άρθρο 14 – Διαδικασίες Διαπραγμάτευσης / Άρθρο 15 – Λόγοι Αποκλεισμού Υποψηφίων. Χρηματοοικονομική επάρκεια. Αξιολόγηση. Προσόντα και ικανότητες Υποψηφίου.

Με την εξαίρεση του άρθρου 9 (Γενικές Αρχές), οι διατάξεις του Κεφαλαίου αυτού ενσωματώνουν - μερικά - στην ελληνική έννομη τάξη τις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18 (L 134 - 3.4.2004). Οι λόγοι που οδήγησαν στην ενσωμάτωση των διατάξεων αυτών στο νόμο μπορούν να συνοψισθούν ως ακολούθως:

(α) Πρόσφατα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγκαινίασε ένα διάλογο σχετικά με το εάν οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα εμπίπτουν στη σφαίρα επιρροής του κοινοτικού νομοθέτη και εντεύθεν, το εάν ο κοινοτικός νομοθέτης οφείλει να παρεμβαίνει για να εγγυηθεί, στους ιδιώτες καλύτερη πρόσβαση στις συμπράξεις με δημόσιους φορείς σε καθεστώς νομικής βεβαιότητας και πραγματικού ανταγωνισμού (βλέπε «Πράσινη Βίβλο για τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα και το Ευρωπαϊκό Δίκαιο για τις Δημόσιες Συμβάσεις και τις παραχωρήσεις» / «Green Paper on Public Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and concessions»). Επισημαίνεται ότι η άποψη ότι οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα δεν εμπίπτουν στη σφαίρα επιρροής του κοινοτικού νομοθέτη έχει εκφραστεί εμφατικά. Παρά την έκδοση ανεπίσημων πορισμάτων (Commission Staff Working Paper/SEC (2005) 629 / 3.5.2005) ο διάλογος αυτός δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη.

(β) Όπως είναι γνωστό, οι Οδηγίες 92/50/ΕΟΚ (με την εξαίρεση του Άρθρου 41) και οι Οδηγίες 93/36/ΕΟΚ και 93/37/ΕΟΚ παύουν να ισχύουν από 31.1.2006, που είναι και η καταληκτική ημερομηνία ενσωμάτωσης στην ελληνική έννομη τάξη της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ.

Από το συνδυασμό των ανωτέρω, προκύπτει νομική αβεβαιότητα ως προς το εάν η ανάθεση των Συμβάσεων Σύμπραξης θα πρέπει να γίνεται με αναφορά στις σχετικές Οδηγίες. Σε περίπτωση που η απάντηση στο ερώτημα αυτό είναι καταφατική, γεννιάται ένα άλλο ερώτημα: ποιες Οδηγίες πρέπει να εφαρμοστούν; Με το δεδομένο αυτό, προς άρση της όποιας αβεβαιότητας, προτιμήθηκε οι βασικές διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ να ενσωματωθούν στο νόμο.

Πρέπει περαιτέρω να επισημανθεί ότι η μερική ενσωμάτωση των διατάξεων της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ επιτρέπει την προσφυγή και στη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου, μια διαδικασία ανάθεσης ευέλικτη και αποτελεσματική που ενδέχεται να επιτρέψει στους Δημόσιους Φορείς να μεγιστοποιήσουν τα όφελιά από τις Συμβάσεις Σύμπραξης μέσω της δημιουργίας συνθηκών υγιούς και έντονου ανταγωνισμού.

Η διάταξη του άρθρου 9 σκοπό έχει να διευκρινίσει ότι πέραν των ειδικών ρυθμίσεων και προβλέψεων του νόμου, ορισμένες γενικές αρχές της ευρωπαϊκής αλλά και της εσωτερικής νομοθεσίας εξακολουθούν να εφαρμόζονται.

Οι πρώτες πέντε από τις παρατιθέμενες στο άρθρο αυτό αρχές βασίζονται στην Ερμηνευτική Ανακοίνωση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο (2000/C 121/02).

Η έκτη και η έβδομη από τις αρχές αυτές αποτελούν συγκεκριασμό αρχών της εσωτερικής και της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Η όγδοη απηχεί τη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Άρθρο 16

Κατ' εξαίρεση εφαρμογή διατάξεων του ν. 3049/2002

Σκοπός της διάταξης αυτής είναι να επιτρέψει την αποτελεσματική αντιμετώπιση ειδικών συνθηκών που μπορεί να εμποδίζουν την ανάθεση και υλοποίηση ορισμένων Συμβάσεων Σύμπραξης. Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, τέτοιες ειδικές συνθήκες μπορεί να είναι και οι ακόλουθες:

- αντικειμενική αδυναμία του αρμόδιου Δημόσιου Φορέα να προχωρήσει ο ίδιος στην ανάθεση και υλοποίηση της Σύμβασης Σύμπραξης (π.χ. λόγω αδυναμίας ανάληψης του σχετικού κόστους),
- ανάγκη εспеυσμένης ανάθεσης και υλοποίησης έργων για την αντιμετώπιση κατεπειγουσών αναγκών ή την εξυπηρέτηση δημόσιου συμφέροντος,
- έλλειψη εμπειρίας ή τεχνογνωσίας σε συγκεκριμένους τομείς (π.χ. υψηλή τεχνολογία).

Με τη διάταξη αυτή, η οποία επιτρέπει την αναλογική των διατάξεων των άρθρων 5, 6 και 7 του ν. 3049/2002, η Διευπουργική Επιτροπή αποκτά, μεταξύ άλλων, και τις εξής δυνατότητες:

- να ενεργεί η ίδια ως Αναθέτουσα Αρχή αντί του αρμόδιου Δημόσιου Φορέα καθορίζοντας με απόφασή της τη Διαδικασία Ανάθεσης που θα ακολουθηθεί και

- να προσλαμβάνει εξειδικευμένους συμβούλους οι οποίοι θα κάνουν εισηγήσεις ως προς τη μορφή της Διαδικασίας Ανάθεσης αλλά και την αξιολόγηση των Υποψηφίων / Προσφερόντων.

Όπως προκύπτει και από τη διατύπωση του άρθρου («Σε εξαιρετικές περιπτώσεις»), η προσφυγή στη διάταξη αυτή πρέπει να είναι περιορισμένη και να γίνεται μόνο μετά από ειδικά αιτιολογημένη απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Άρθρο 17 Σύμβαση Σύμπραξης

Παράγραφος 1

Με τη διάταξη αυτή καθορίζεται ρητά ότι οι Συμβάσεις Σύμπραξης και τα Παρεπόμενά τους Σύμφωνα πρέπει να συνάδουν με τους όρους και τις ρυθμίσεις των σχετικών Προκηρύξεων. Επίσης, διευκρινίζεται ότι στις Συμπράξεις που υπάγονται στις διατάξεις του νόμου, εφαρμογή έχουν κατ' αρχήν και κατά σειρά: οι ρυθμίσεις των σχετικών Συμβάσεων Σύμπραξης και συμπληρωματικά ο Αστικός Κώδικας και όχι η νομοθεσία περί Δημοσίων Έργων (ν. 1418/1984, π.δ. 609/1985, κ.λπ.).

Παράγραφος 2

Η διάταξη επιχειρεί να διασφαλίσει ότι η Σύμβαση Σύμπραξης θα περιλαμβάνει ρυθμίσεις για όλα τα ζητήματα που κρίνονται αναγκαία για την απροβλημάτιστη εκτέλεσή της.

Άρθρο 18 Θέματα χρηματοδότησης

Παράγραφος 1

Με τη διάταξη αυτή καθιερώνεται η υποχρέωση των Εταιρειών Ειδικού Σκοπού να αποδεικνύουν τη διαθεσιμότητα της απαιτούμενης χρηματοδότησης κατά το χρόνο και με τον τρόπο που απαιτεί η σχετική προκήρυξη, ενώ περιέχει και ενδεικτική απαρίθμηση των πηγών χρηματοδότησης της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού. Η διάταξη αυτή διασφαλίζει ότι οι δανειστές της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού θα συμμετέχουν εξαρχής ενεργά στις Διαδικασίες Ανάθεσης γεγονός που αναμένεται να συντομεύει και να διευκολύνει την ολοκλήρωσή τους.

Παράγραφος 2

Προς το σκοπό της διευκόλυνσης της υλοποίησης έργων ή και παροχής υπηρεσιών, η διάταξη αυτή διευκρινίζει ότι οι Δημόσιοι Φορείς έχουν το δικαίωμα να συμμετέχουν στη χρηματοδότηση της υλοποίησης του αντικειμένου της Σύμπραξης και ότι η συμμετοχή αυτή μπορεί να είναι είτε σε χρήμα είτε σε είδος. Ως προς τη δεύτερη περίπτωση (συμμετοχή σε είδος), η διάταξη περιλαμβάνει και ενδεικτική απαρίθμηση των μορφών των ανταλλαγμάτων αυτών. Η ρύθμιση αυτή ομοιάζει με τη ρύθμιση της παρ. 3 (β) του άρθρου 9 του ν. 2052/1992.

Παράγραφος 3

Το άρθρο αυτό επιτρέπει τη σύναψη συμβάσεων μεταξύ των Δημοσίων Φορέων και των Δανειστών των Εταιρειών Ειδικού Σκοπού με σκοπό τη ρύθμιση ειδικών θεμάτων, όπως είναι το ζήτημα της υποκατάστασης της

Εταιρείας Ειδικού Σκοπού δυνάμει απόφασης των δανειστών του, ο τρόπος άσκησης ορισμένων δικαιωμάτων σε περίπτωση καταγγελίας της Σύμβασης Σύμπραξης κ.λπ..

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε' ΕΙΔΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Άρθρο 19 Αντάλλαγμα καταβλητέο από τους χρήστες έργων ή υπηρεσιών

Η διάταξη αυτή σκοπό έχει να διευκολύνει την είσπραξη του συμβατικού ανταλλάγματος όταν αυτό είναι καταβλητέο απευθείας από τους τελικούς χρήστες των έργων ή των υπηρεσιών. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται επιβεβλημένη προκειμένου: (α) να διασφαλισθεί η απρόσκοπτη είσπραξη των τελών χρήσης κ.λπ. από την Εταιρεία Ειδικού Σκοπού, ώστε να είναι σε θέση να εξυπηρετεί τις δανειακές της υποχρεώσεις και τις δαπάνες λειτουργίας της και (β) να αίρονται οι τυχόν επικαλύψεις αρμοδιοτήτων ή δικαιωμάτων μεταξύ συναρμόδιων φορέων για το ίδιο έργο (π.χ. έργα που εκτελούνται μεταξύ των τοπικών ορίων περισσοτέρων του ενός Ο.Τ.Α.). Στο μέτρο που δεν προβλέπεται ρητά νομοθετική κύρωση των Συμβάσεων Σύμπραξης, η πρόβλεψη αυτή αποκτά ιδιαίτερη σημασία, αφού η όποια διαδικασία είσπραξης υιοθετείται, θα καθίσταται δεσμευτική.

Άρθρο 20 Έκδοση αδειών

Η διάταξη αυτή εισάγει μια ad hoc ρύθμιση του προβλήματος των καθυστερήσεων που παρατηρούνται κατά την έκδοση των αδειών που είναι απαραίτητες για την υλοποίηση του αντικειμένου της Σύμπραξης θεσπίζοντας ειδική προθεσμία για την έκδοσή τους από τις αρμόδιες κάθε φορά αρχές. Ωστόσο, η ρύθμιση αυτή δεν απαλλάσσει την Εταιρεία Ειδικού Σκοπού από την υποχρέωση συγκέντρωσης και υποβολής του συνόλου των δικαιολογητικών που τυχόν απαιτούνται για την έκδοση κάθε άδειας.

Άρθρο 21 Αρχαιολογικά ευρήματα

Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού θεσπίζεται υποχρέωση της αρμόδιας Αρχαιολογικής Υπηρεσίας:

(α) να προβαίνει σε κάθε ενέργεια τυχόν απαιτείται για τη διαφύλαξη αρχαιοτήτων που ανευρίσκονται σε χώρους εκτέλεσης έργων και

(β) να υποδεικνύει τρόπους συνέχισης των εργασιών, το αργότερο εντός εξήντα (60) ημερών από τη σχετική ειδοποίηση που της αποστέλλεται.

Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της αρμόδιας Αρχαιολογικής Υπηρεσίας με την ανωτέρω υποχρέωσή της, η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού δικαιούται χρονικής παράτασης ίσης με την καθυστέρηση που προέκυψε από τη μη συμμόρφωση (ή την καθυστερημένη συμμόρφωση) της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας. Επίσης, η Εταιρεία Ειδικού Σκοπού έχει το δικαίωμα να αναζητήσει την ανόρθωση κάθε θετικής του ζημίας (π.χ. σταλίες μηχανημάτων και προσωπικού, χρηματοδοτικά κόστη κ.λπ.).

Άρθρο 22
Προστασία του περιβάλλοντος

Η διάταξη αυτή εισάγεται με σκοπό να προστατεύσει την Εταιρεία Ειδικού Σκοπού από την αύξηση του κόστους του έργου που μπορεί να προκύψει από το μη συνυπολογισμό τυχόν πρόσθετων δαπανών που συνδέονται με την τήρηση των περιβαλλοντικών όρων. Ταυτόχρονα, δίνεται κίνητρο στους Δημόσιους Φορείς να ολοκληρώνουν την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων πριν από την έκδοση της προκήρυξης και την υποβολή δεσμευτικών προσφορών.

Άρθρο 23
Απαλλοτριώσεις

Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες για τη διασφάλιση της εμπρόθεσμης ολοκλήρωσης ενός έργου είναι η έγκαιρη διενέργεια και συντέλεση των απαραίτητων αναγκαστικών απαλλοτριώσεων. Η αποτελεσματική αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού ενδιαφέρει και την Εταιρεία Ειδικού Σκοπού που καλείται να εκτελέσει ένα έργο εντός συγκεκριμένης προθεσμίας αλλά και τους δανειστές της που έχουν δικαιολογημένο συμφέρον στην εμπρόθεσμη εκτέλεση του έργου.

Με τις διατάξεις του άρθρου αυτού, επιδιώκεται η διευκόλυνση και επιτάχυνση της απαλλοτρίωσης των ιδιοκτησιών που απαιτούνται για την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του νόμου, εφόσον βεβαίως εξυπηρετούνται σκοποί δημόσιας ωφέλειας.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού ορίζεται ότι οι απαλλοτριώσεις αυτές εξυπηρετούν σκοπούς δημόσιας ωφέλειας και θεωρούνται κατεπείγουσες και μείζονος σημασίας αρκεί το γεγονός αυτό να προκύπτει και από τη σχετική πράξη έγκρισης της απαλλοτρίωσης.

Με τη διάταξη της δεύτερης παραγράφου ορίζεται ότι οι δαπάνες που καταβάλλονται από την Εταιρεία Ειδικού Σκοπού για τη διενέργεια απαλλοτριώσεων, συνιστούν αντάλλαγμα για τη χρήση των ιδιοκτησιών που απαλλοτριώνονται.

Άρθρο 24
Δημόσιες υπηρεσίες και εργασίες Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας (Ο.Κ.Ω.)

Με το άρθρο αυτό θεσπίζεται υποχρέωση των δημοσίων υπηρεσιών, επιχειρήσεων και οργανισμών κοινής ωφέλειας, να προβαίνουν κατά προτεραιότητα στις ενέργειες αρμοδιότητάς τους (μετακινήσεις αγωγών δικτύων κ.λπ.), που απαιτούνται για την απρόσκοπτη εκτέλεση των έργων.

Άρθρο 25
Εκχώρηση απαιτήσεων

Η διάταξη αυτή αντανάκλα τη βασική αρχή της χρηματοδότησης έργων ή υπηρεσιών (project finance), σύμφωνα με την οποία η αποπληρωμή των δανείων ή άλλων πιστώσεων που παρέχονται από τις τράπεζες στην Εταιρεία Ειδικού Σκοπού θα πρέπει να μπορούν να αποπληρώνονται από τα έσοδα του ίδιου του έργου ή της υπηρεσίας που αποτελεί το αντικείμενο της Σύμπραξης.

Άρθρο 26
Κύρος ασφαλειών

Παράγραφοι 1 και 2

Η διάταξη αποσκοπεί να διευκολύνει τη χρηματοδότηση των Συμπράξεων μέσω της άρσης του – άλλως – και υπαρκτού κινδύνου της αμφισβήτησης του κύρους των εμπράγματων και άλλων ασφαλειών που παρέχονται στις δανειστριες της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού προς εξασφάλιση των δανείων που αυτή λαμβάνει. Βάσει του ν. 2844/2000 (άρθρα 11 επ.), μορφή ασφάλειας συνιστά πλέον και η εξασφαλιστική εκχώρηση απαιτήσεων. Για το λόγο αυτόν, κρίνεται απαραίτητη η επέκταση της προστασίας των υποθηκών, προσημειώσεων και ενεχύρων και στις εξασφαλιστικές εκχωρήσεις. Με την ίδια λογική προβλέπεται ότι η σύσταση των ασφαλειών (οποτεδήποτε και αν έλαβε χώρα) δεν θίγεται από τη μεταγενέστερη πτώχευση του ασφαλειοδότη. Ειδικά για την ενεχύραση ή εξασφαλιστική εκχώρηση μελλοντικών απαιτήσεων προβλέπεται ακόμη ότι δεν θίγονται, έστω κι αν οι σχετικές απαιτήσεις «γεννηθούν» μετά την κήρυξη της πτώχευσης, εφόσον βέβαια είχε προηγηθεί της πτώχευσης η νομότυπη σύσταση του ενεχύρου ή η αναγγελία της εκχώρησης.

Παράγραφος 3

Η διάταξη αυτή εισάγεται για να επισπεύδεται και να διευκολύνεται η άσκηση των δικαιωμάτων των δανειστών της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού στους οποίους έχουν παραχωρηθεί ασφάλειες για την εξασφάλιση της αποπληρωμής των δανείων που χορηγούν. Η διάταξη αυτή δεν είναι καινοφανής στο Ελληνικό Δίκαιο: μέχρι τη θέση σε ισχύ του ν. 3156/2003, το άρθρο 3γ (παρ. 4 εδ. α') του ν. 2190/1920 περιείχε ρύθμιση ανάλογου περιεχομένου για την περίπτωση έκδοσης από ανώνυμη εταιρία ομολογιακού δανείου ασφαλισμένου με υποθήκη. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό «αι εκ του δανείου υποθηκικά αξιώσεις των ομολογιούχων ασκούνται αποκλειστικώς υπό του εκπροσώπου αυτών». Η διάταξη αυτή καταργήθηκε με την παρ. 22 του άρθρου 15 του ν. 3156/2003.

Άρθρο 27
Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

Με τη διάταξη αυτή διευκρινίζεται ότι για τις ανάγκες της εφαρμογής του παρόντος νόμου, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων θεωρείται τραπεζικό ίδρυμα: κατ' αυτόν τον τρόπο αίρεται ο προβληματισμός σχετικά με το νομικό της καθεστώς.

Άρθρο 28
Μεταβιβάσεις μετοχών και εισαγωγή σε χρηματιστηριακή αγορά

Η διάταξη αυτή σκοπό έχει να αποτρέψει την ελεύθερη έξοδο του ιδιωτικού Φορέα που επελέγη μέσα από τις διαδικασίες ανάθεσης των άρθρων 8 έως 15 λόγω της συγκριτικής υπεροχής του έναντι άλλων Υποψηφίων. Επομένως, κρίνεται σκόπιμο να μην επιτρέπεται η ελεύθερη «έξοδος» των μετόχων της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού από τη μετοχική της σύνθεση. Για το λόγο αυτόν θεσπίζονται περιορισμοί στη μεταβίβαση μετοχών ή δικαιωμάτων ψήφου επί μετοχών της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού, καθώς και στην επιχείρηση συγκεκριμένων εταιρι-

κών πράξεων, που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην ουσιώδη αλλοίωση της μετοχικής του σύνθεσης ή στη μεταβίβαση του ελέγχου σε τρίτα πρόσωπα, ενώ προβλέπεται ότι οι πράξεις αυτές μπορούν να επιχειρηθούν έγκυρα μόνον μετά από προηγούμενη συναίνεση της αναθέτουσας αρχής, η οποία θα σταθμίζει και θα εκτιμά τα εκάστοτε δεδομένα.

Παρόμοιος περιορισμός τίθεται και προκειμένου περί της έκδοσης ομολογιακού δανείου μετατρέψιμου σε μετοχές, ανεξάρτητα της εισαγωγής ή μη των ομολογιών αυτών σε χρηματιστηριακή αγορά, και περί της εισαγωγής των μετοχών της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού σε ελληνική ή αλλοδαπή χρηματιστηριακή αγορά, διότι η επακόλουθη διασπορά των μετοχών της σε ευρύ αριθμό επενδυτών ενδέχεται να δημιουργεί κινδύνους. Για το λόγο αυτόν, προϋπόθεση της χρηματιστηριακής εισαγωγής ή της έκδοσης του ομολογιακού δανείου είναι η έκδοση προηγούμενης εγκριτικής απόφασης του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών και του κατά περίπτωση συναρμόδιου Υπουργού.

Άρθρο 29
Λοιπές ρυθμίσεις

Παράγραφος 1

Με τη διάταξη αυτή θεσπίζεται η απαλλαγή της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού από το φόρο εισοδήματος επί των δεδουλευμένων τόκων που αποκτά μέχρι το χρόνο έναρξης της εκμετάλλευσης του έργου. Η απαλλαγή αυτή σκοπό έχει αφ' ενός μεν να ενισχύσει την οικονομική ευρωστία της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού (και εντεύθεν να βελτιώσει τα οικονομικά των έργων) και να μειώσει ανάλογα τις ανάγκες δανεισμού.

Παράγραφος 2

Με τη διάταξη αυτή η τυχόν χρηματοδοτική συμβολή του Δημόσιου Φορέα (κατ' άρθρο 18 παρ. 2) χαρακτηρίζεται ως επιδότηση κεφαλαίου (grant), απαλλάσσεται από το φόρο εισοδήματος και το Φόρο Προστιθέμενης Αξίας και δεν επιβαρύνεται με οποιαδήποτε κράτηση υπέρ τρίτου.

Παράγραφος 3

Με τη διάταξη αυτή καθορίζεται τακτός χρόνος για την επιστροφή πιστωτικών υπολοίπων Φ.Π.Α. στους τρίτους που συμβάλλονται με την Εταιρεία Ειδικού Σκοπού για την εκτέλεση των έργων ή παροχή υπηρεσιών και ρυθμίζονται οι συνέπειες της τυχόν καθυστέρησης καταβολής των οφειλόμενων ποσών.

Παράγραφος 4

Με τη διάταξη αυτή, επιτρέπεται η μεταφορά των τυχόν συσσωρευμένων ζημιών της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού προς συμψηφισμό με φορολογητέα κέρδη των δέκα (10) επόμενων χρήσεων. Με τη ρύθμιση αυτή επιδιώκεται η αντιμετώπιση των ζημιών που εύλογα δημιουργούνται κατά την περίοδο κατασκευής του έργου ή και κατά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του (λόγω του συνήθως μεγάλου κόστους κατασκευής και του κατά κανόνα συμπίεσμένου ανταλλάγματος) χωρίς τους ισχύοντες περιορισμούς για το συμψηφισμό.

Άρθρο 30
Αποσβέσεις

Για τις ανάγκες της απόσβεσης του κόστους της επένδυσης της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού, κρίθηκε σκόπιμο

να της επιτραπεί να επιλέξει τη μέθοδο εκείνη που, κατά την άποψή της, προσιδιάζει στη φύση του έργου που καλείται να εκτελέσει. Η ευχέρεια αυτή αναμένεται: (α) να επιτρέψει την προσαρμογή των οικονομικών δεδομένων στη φύση κάθε έργου και (β) να οδηγήσει σε βελτίωση της ανταποδοτικότητας του έργου προς όφελος των χρηστών (κόστος χρήσης).

Άρθρο 31
Επίλυση διαφορών

Λόγω των σημαντικών καθυστερήσεων που προκύπτουν στις περιπτώσεις προσφυγής στα τακτικά πολιτικά ή διοικητικά δικαστήρια, με τη διάταξη αυτή προτείνεται η επίλυση των διαφορών να γίνεται με διαιτησία. Η ρύθμιση κάθε σχετικής λεπτομέρειας γίνεται στη Σύμβαση Σύμπραξης.

Αθήνα, 3 Αυγούστου 2005

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ,
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Πρ. Παυλόπουλος

Γ. Αλογοσκούφης

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Δ. Σιούφας

Γ. Σουφλιάς

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΕΝΝΟΙΑ - ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 1

Έννοια σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα

1. Έννοια Συμπράξεων

Για τους σκοπούς του νόμου αυτού «Δημόσιοι Φορείς» νοούνται οι ακόλουθοι:

- (α) το Δημόσιο,
- (β) οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης,
- (γ) τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου,
- (δ) οι ανώνυμες εταιρείες στις οποίες οι ανωτέρω υπό (α) έως (γ) φορείς συμμετέχουν με ποσοστό που υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό του μετοχικού τους κεφαλαίου ή επιχορηγούνται, τακτικώς ή εκτάκτως, από αυτούς και η επιχορήγηση αυτή υπερβαίνει το πενήντα τοις εκατό των ετήσιων εσόδων τους κατά το εκάστοτε προηγούμενο έτος ή η διαχείρισή τους υπόκειται σε έλεγχο ασκούμενο από τους ανωτέρω υπό (α) έως (γ) φορείς ή το ήμισυ τουλάχιστον των μελών του διοικητικού συμβουλίου τους διορίζεται από τους ανωτέρω υπό (α) έως (γ) φορείς,
- (ε) τα νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου στα οποία





ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Τηλ. 210 - 92 01 001

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ

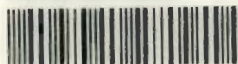
14 APR. 2010

28 ΔΕΚ. 2010

25 ΙΑΝ. 2011

08 ΦΕΒ. 2011

ΠΑΝΤΕΙΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ



002000079363